Nr 19 (130)



KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ - WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

Rok siódmy | Warszawa, 1 — 15 października | 1954 r.







DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO

12 października br. mija 11 lat, gdy żołnierz polski u boku Armii Radzieckiej rozpoczął swój bohaterski marsz, marsz od Lenino do Berlina. Była to droga pełna heroicznych czynów i codziennego bohaterstwa żołnierskiego. W każdą piędź tej drogi wsiąkła serdeczna krew żołnierza radzieckiego i polskiego, krew oddana w walce o wyzwolenie naszej Ojczyzny.

Ramię przy ramieniu walczył robotnik i chłop polski z robotnikiem i chłopem radzieckim, w jedno wezwanie do walki o szczęście ludzi polskich i radzieckich zlewały się proste żołnierskie słowa: „za wolność", „za ojczyznę". Od tego dnia postać żołnierza polskiego u boku żołnierza radzieckiego będzie symbolem wszystkich naszych zwycięstw — pod Lenino i pod Warszawą, na Wale Pomorskim i pod Kołobrzegiem, nad Wisłą, nad Odrą i Nysą.

Historyczne znaczenie bitwy pod Lenino wyraża się jednak nie w tym, że bitwa ta stanowi wspaniałą kartę bohaterstwa naszego żołnierza, a w tym, że 12 października 1943 r. po raz pierwszy w historii regularne jednostki Wojska Polskiego reprezentowały sprawę polskich mas pracujących, szły w bój o Polskę bez wyzysku i ucisku, o Polskę robotnika i chłopa.

Pod Lenino do ataku na linie wroga szli Kościuszkowcy w imię tych samych ideałów, za które w kraju, w miastach, wsiach i lasach polskich walczyli żołnierze Polskiej Partii Robotniczej, Gwardii Ludowej i Armii Ludowej. Ta właśnie głęboka więź z masami pracującymi w kraju prowadziła Kościuszkowoów najkrótszą drogą — drogą przez Lenino — do Polski wolnej, Polski robotniczo - chłopskiej.

Dzień bitwy pod Lenino stał się bojowym chrztem naszych ludowych młodych sił zbrojnych. Ożyły tradycje wspólnej walki polskich i rosyjskich mas pracujących, najpiękniejsze tradycje Róży Luksemburg, Juliana Marchlewskiego, Feliksa Dzierżyńskiego, tradycje walk klasy robotniczej 1905 i 1917 roku, tradycje wypiastowane przez Wielki Proletariat, SDKPiL, Komunistyczną Partię Polski.

To właśnie komuniści polscy przeistoczyli nadzieję mas pracujących, ich żywiołową walkę z okupantem — w realną, zorganizowaną walkę o wyzwolenie społeczne i narodowe, o władzę robotników i chłopów.

Oni to w kraju organizowali Polską Partię Robotniczą, a na ziemi radzieckiej — Związek Patriotów Polskich. Oni to tworzyli pierwsze zbrojne oddziały Gwardii i Armii Ludowej i pierwszą regularną siłę zbrojną, sławną Dywizję Kościuszkowską.

Partia uczyła naszych żołnierzy — partyzantów i Kościuszkowców, jak trzeba kochać Ojczyznę i jak trzeba nienawidzieć imperialistów. Partia uzbroiła szeregi walczące w największą siłę: w świadomość nie tylko braterstwa broni, ale braterstwa ideologii naszego wojska z wyzwoleńczą Armią Radziecką, w świndomość celu naszej walki — walki o władzę klasy robotniczej, o niepodległość, o wieczysty braterski sojusz z wielkim Związkiem Radzieckim.

Z bohaterskich oddziałów partyzanckich Armii Ludowej, ze sławnych oddziałów I Armii — uzbrojonej i wyekwipowanej braterską ręką narodów radzieckich — wyrosło nasze ludowe Wojsko Polskie, które od Lenino do Berlina u boku swego starszego brata — Armii Radzieckiej, przyswajając sobie od niej doświadczenia bojowe i hart polityczny — mogło wnieść swój wkład w sprawę rozgromienia faszyzmu hitlerowskiego.

Rewolucja Październikowa zrodziła armię nowego typu — armię wolności i braterstwa ludów.

Zwycięstwo Związku Radzieckiego w drugiej wojnie światowej, rozgromienie faszyzmu hitlerowskiego, które przyniosło wyzwolenie społeczne i narodowe naszej Ojczyźnie — zrodziło i w Polsce armię nowego typu — armię wyzwolonych robotników i chłopów, armię wolności i braterstwa ludów, wojsko związane z masami pracującymi. Wojsko, które twardo stoi dziś na straży praw ludu pracującego, na straży naszej niepodległości, na straży naszych granic na Odrze, Nysie i Bałtyku.

Mija 11 lat od chwili, gdy żołnierz polski poszedł pod Lenino do ataku — przez tych 11 lat Ojczyzna nasza wkroczyła na drogę socjalizmu. Przez 10 lat władzy ludowej odrobiliśmy dziesięciolecia zacofania i nędzy Polski przedwrześniowej.

Wielka siła naszego ustroju, ustroju, dla którego najwyższym dobrem jest człowiek — siła, tkwiąca w milionowych masach wyzwolonych ludzi pracy — sprawiła, że zadymiły kominy hut, fabryk, kopalń i stoczni, że otrząsnęła się z wiekowego poniżenia wieś polska, że setki tysięcy ludzi po raz pierwszy w życiu wzięło do ręki książkę i pióro, że wyprostowały się zgięte plecy chłopskie i nabrały prężności i siły — twarde ręce robotnika, zabłysły radością oblicza milionów matek polskich, które z ufnością i spokojem patrzą na przyszłość swych dzieci.

W czym tkwi siła naszego ustroju, co odróżnia nasz ustrój od ustroju kapitalistycznego?

Po pierwsze to, że wyzbyliśmy się kapitalistów i obszarników, że istotą naszego ustroju jest walka o stałe podnoszenie dobrobytu mas pracujących — a istotą kapitalizmu jest wyzysk, ucisk, grabież i niewola.

Każdy dzień rodzi u nas zastępy przodowników pracy, podnosi współzawodnictwo i wydajność, a w ustroju kapitalistycznym każdy dzień rodzi nowych bezrobotnych i bezrolnych, nędzę, zacofanie i kryzysy.

U nas z każdym dniem umacnia się i krzepnie jedność narodu, nasze budownictwo odbywa się w atmosferze współpracy i zaufania milionowych mas skupionych pod sztandarami Frontu Narodowego — a w krajach kapitalistycznych z każdym dniem zaostrzają się przeciwieństwa klasowe.

My budujemy w bratniej rodzinie krajów demokracji ludowej, bogaci pomocą i przyjaźnią wielkiego Związku Radzieckiego — oni skłóceni wewnętrznymi sprzecznościami gryzą się między sobą o zyski, o naftę, o bawełnę.

My budujemy dla pokoju, dla szczęścia naszego narodu, dając swój wkład w dzieło pokoju między narodami — oni sieją nienawiść i zniszczenie.

Oto dlaczego przyszłość i zwycięstwo należy do nas, do budowniczych socjalizmu i pokoju!

Po raz pierwszy w historii na straży naszych granic zachodnich stoi nie tylko robotnik i chłop polski — żołnierz Wojska Polskiego. Na straży tych granic, granic pokoju — stoją dziś masy pracujące Niemieckiej Republiki Demokratycznej, wyzwolonej przez Związek Radziecki, wydartej faszyzmowi, kroczącej do socjalizmu.

Po raz pierwszy w historii na straży pokoju stoi potężny obóz krajów socjalizmu i demokracji ludowej, któremu przewodzi twierdza postępu i pokoju — Związek Radziecki.

Samo istnienie tego obozu, potęga materialna i moralna kraju zwycięskiego socjalizmu i krajów budujących socjalizm — paraliżują awanturnicze zamysły nowych krzyżaków spod znaku dolara.

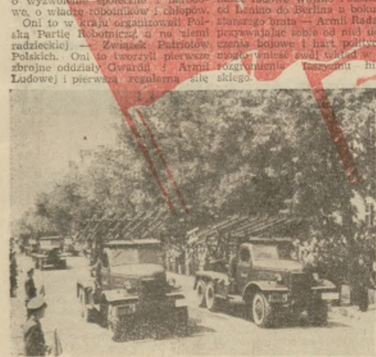
Narastająca na całym świecie walka milionów prostych ludzi o wolność i pokój — potrafi pokrzyżować plany amerykańskich podżegaczy wojennych.

Nie wolno jednak zapominać, jakie niebezpieczeństwo dla naszej niepodległości stanowią amerykańsko-hitlerowscy militaryści.

Nasza odpowiedź na ich knowania, to stałe umacnianie naszej siły gospodarczej, naszej jedności, to strzeżenie jak źrenicy oka naszego sojuszu ze Związkiem Radzieckim, to umacnianie naszej czujności bojowej, naszej obronności.

Pod tymi hasłami święci swą 11 rocznicę nasze bohaterskie, ukochane przez naród i zrośnięte z narodem ludowe Wojsko Polskie.

W dniu Święta ludowego Wojska Polskiego, którego żołnierzem czuje się każdy robotnik, pracujący chłop i pracujący inteligent — chylimy czoła przed prochami tych wszystkich bojowników, którzy przez setki lat oddawali swe życie po to, abyśmy mogli żyć lepiej, piękniej i szczęśliwiej.







ŚWIĘTO POLSKO-RADZIECKIEGO BRATERSTWA BRONI

BĘDZIEMY GODNI SŁAWNYCH

SĄ WZOREM W SŁUŻBIE I SZKOLENIU



Plut. Marzecki Cyryl



Oficer Jagielski Henryk



Szer. Michalak Edward

NA RADZIECKIEJ ZIEMI

W długich, równych szeregach stoją żołnierze. Na twarzach maluje się skupienie, a wzrok utkwiony w sztandar, na którym srebrnopióry, piastowski orzeł rozwinął swe skrzydła. Żołnierze mocnym zdecydowanym głosem powtarzają święte słowa przysięgi wojskowej. Tak. Będą niezłomnie walczyć o wolną, demokratyczną Polskę — Ojczyznę ludu pracującego, wygnają z kraju precz faszystowskiego okupanta, na zawsze dochowają wierności wielkiemu sojusznikowi Związkowi Radzieckiemu.

Serca żołnierzy ogarnął gorący płomień miłości Ojczyzny. Przysięga złożona — oddadzą wszystkie siły, aby ją wypełnić.

*

Tak ślubowali przed 11 laty żołnierze I Dywizji Polskiej im. T. Kościuszki. **Spełniły się nareszcie marzenia wielu tysięcy Polaków, którzy po tragicznej klęsce wrześniowej znaleźli schronienie na bratniej ziemi radzieckiej. Na apel Związku Patriotów Polskich wyruszyli z najdalszych zakątków ZSRR, aby w formującej się w obozie Sieleckim Dywizji otrzymać broń i mundur polskiego żołnierza. Apel ZPP wskazał im jasno najkrótszą drogę do kraju. To trudna, ale pewna droga — droga walki u boku zwycięskiej bratniej Armii Radzieckiej.**

I poszli tą drogą żołnierze Kościuszkowcy. Związek Radziecki dał nam wtedy wszystko, cokolwiek było potrzebne do wyposażenia i uzbrojenia formujących się polskich oddziałów. Otrzymaliśmy najnowocześniejszą broń, działa różnego kalibru, najdoskonalsze na świecie czołgi i samoloty. Od pierwszych dni rozpoczęła również ofiarną pracę w obozie Sieleckim nowopowstała służba samochodowa. Pojazdy kolumny samochodowej 1. DP, będącej pierwszą samodzielną jednostką podlegającą bezpośrednio kwatermistrzostwu Dywizji, kursowały dniem i nocą, wykonując ważne bojowe zadania.

Jednocześnie przy 1, 2 i 3 pułku piechoty oraz przy jednostkach artyleryjskich coraz sprawniej pełnili swe obowiązki żołnierze służby samochodowej. Było to możliwe, ponieważ pojazdy mechaniczne, jakie otrzymaliśmy na równi z całym wyposażeniem, zarówno ilościowo, jak i pod względem wymagań taktyczno-technicznych, całkowicie zaspakajały potrzeby 1. DP. Były to bowiem ciągniki i samochody (zarówno ciężarowe jak i osobowe) dostarczone wprost z fabryk. O prawidłowej ich obsłudze i eksploatacji pouczali kierowców — Kościuszkowców radzieccy instruktorzy, którzy tak chętnie całą swą bogadą wiedzę i doświadczenie przekazywali naszej młodej wówczas służbie samochodowej.

Aż wreszcie przyszła upragniona chwila — padł rozkaz wymarszu. Rozpoczął się sławny bojowy szlak żołnierzy I Dywizji. Z hasłami „Za Warszawę", „Śmierć faszystowskim okupantom", „Niech żyje ludowa, demokratyczna Polska" poszli Kościuszkowcy na Zachód.

DROGA DO OJCZYZNY

Był koniec września 1943 roku, gdy oddziały 1. Dywizji im. T. Kościuszki skoncentrowały się w rejonie Smoleńska. Straszliwy obraz zniszczeń, dokonanych przez cofających się żołdaków Hitlera, budził w żołnierzach pragnienie jak najszybszego uderzenia na faszystów. W sercach czaiła się trwoga o los własnych domostw i rodzin tam, w kraju. Toteż gdy 12 października głośne „hura" poderwało Kościuszkowców do natarcia, siła tego uderzenia, olbrzymia pasja, w której zawierała się cała nienawiść do niemieckiego okupanta, przyniosły żołnierzom I Dywizji pierwsze zwycięstwo na drodze, którą sobie torowali do Ojczyzny.

Zwycięski bój pod Lenino rozsławił imię polskiego żołnierza i wykazał, że nie ma przeszkód, których by nie pokonali Kościuszkowcy w walce o wyzwolenie ojczystej ziemi. Wśród licznych przykładów żołnierskiego męstwa i bohaterstwa, jakich nie brakowało w bitwie pod Lenino, również żołnierze służby samochodowej dali dowody najwyższego poświęcenia. Samochody 1, 2 i 3 pp. bez przerwy ponad 48 godzin przewoziły ludzi i amunicję ze składnic dywizyjnych do linii frontu. Szer. Pawlak pomimo bolesnej rany lewej ręki i upływu krwi nie ujawnił zranienia, wykonując aż do końca bojowe zadanie. Ofiarnie pracowali kierowcy przy przewożeniu rannych. Żołnierze-kierowcy współpracując zgodnie z artylerzystami w oddziałach ciężkich moździerzy potrafili szybko zmieniać stanowiska ogniowe i pomimo intensywnej działalności nieprzyjacielskich samolotów nie ponieśli własnych strat.

Żołnierze wszystkich rodzai broni i służb przekonali się, że na kierowcach zawsze, w każdej sytuacji bojowej można polegać. Taką opinię zyskała sobie zasłużenie służba samochodowa nie tylko 1. Dywizji, ale i 1. Korpusu Polskiego w ZSRR, a później I i II Armii WP. Nie było bowiem działań bojowych oddziałów ludowego Wojska Polskiego, przemarszów, koncentracji, natarcia, bądź pościgu za nieprzyjacielem, gdzieby nie wywiązali się chlubnie żołnierze — kierowcy z nałożonych na nich zadań. Czy to w bojach o Warszawę, czy na Wale Pomorskim w walkach o polskie morze, czy też nad Odrą i Nysą gdzie walczyły jednostki II Armii WP, czy wreszcie w walkach o Berlin, wszędzie kierowcy ludowego Wojska Polskiego wypełniali z honorem złożoną przysięgę wojskową, wykazując niezwykły hart, męstwo, poświęcenie i zaradność techniczną w boju.

UMACNIAMY SWE SZEREGI

Sukcesy, jakie odnosili na długim szlaku bojowym kierowcy — Kościuszkowcy byłyby nie do pomyśle-

NA WOLNEJ ZIEMI



Ludność wyzwolonego Lublina wita z radością jeden z pododdziałów motocyklistów I Armii WP.



LENINO

(Fragment poematu)

Noc pochmurna i mglista
Wpełzła pod płaszcz - pałatki
Przywarły czujki w okopach
Do kolb zziębniętych i gładkich.

Grzały się ręce zgrabiałe
Nad termosami z jadłem,
Gwarzyło się o boju,
O towarzyszach, co padli.

Ten kto zgięty kark wyprostował
Pod kołchozowym niebem,
Kto godność ludzką odnalazł
W radzieckiej soli i chlebie,

Komu „Pieśń o Ojczyźnie"
Piersi prężyła dumnie,
Kto karabin miał w garści,
Ten już karku nie ugnie.

„Towarzyszu Dowódco Frontu"
Szef Sztabu, jak zawsze rzeczowy,
Składa specjalny meldunek,
Specjalny meldunek bojowy:

„Pierwsza Polska Dywizja
Przy artylerii wsparciu
Złamała obronę n-pla
Na całym odcinku natarcia...".

Na wielkiej mapie frontu
Maleńki napis — „Lenino"...
— Mówi Kreml!
Łączę z towarzyszem Stalinem...

Henryk Hubert

PRZED NATARCIEM



Oficer służby samochodowej uzgadnia współdziałanie z dowódcą pancernej szpicy

Pierwszy szturm

Huk radzieckich i polskich dział i moździerzy zlewał się w jeden nieustanny grzmot. Nie tylko powietrze, ale i ziemia drżała od łoskotu wystrzałów. Nad niemieckimi pozycjami wzniosły się olbrzymie tumany dymu, od czasu do czasu rozświetlane językami płomieni. Wieś Lenino i Połzuchy znikły z horyzontu. Żołnierze patrzyli pełni podziwu i zachwytu dla roboty tej artylerii, która przygotowywała grunt dla pomyślnego przeprowadzenia ataku.

Rakieta ze świstem przecięła powietrze. Był to sygnał do rozpoczęcia ataku.

— Naprzód! Kościuszkowcy, naprzód! — rozlega się komenda. Hitlerowskie karabiny maszynowe trajkoczą jak opętane...

Dowódca 8 kompanii — por. Tomas, trafiony kulą, broczy krwią, chwieje się na nogach, ale idzie naprzód, prowadząc za sobą kompanię. Po kilku krokach, ponownie ugodzony pada w krwawe błoto bagniska. Ale żołnierze prą dalej niepohamowanie, jak lawina. Idą z zaciśniętymi zębami, z płomieniami chłopskiej zaciętości w oczach.

17-letni strz. Założycki, widząc, że jego dowódca pada ciężko ranny, zaciskając mocniej dłonie na karabinie, podnosi się i krzyczy:

— Naprzód! Na faszystów!

Sforsowanie rzeczki Mierei nie było łatwe. Woda sięgała czasem po szyję, a ogień wroga ani na chwilę nie słabł...

Okopy hitlerowskie są coraz bliżej, 150... 100... 70 metrów... Rozrzuceni w tyralierę Kościuszkowcy celnie strzelają z karabinów i automatów.

W gęstych zaroślach za okopami coraz częściej migocą brudnozielone drelichy. To hitlerowcy wieją z okopów. W ślad za nimi lecą kule.

— Chłopcy, naprzód! Naprzód!

Komenda podrywa do szybszego biegu. Już pierwsi żołnierze przedzierają się przez plątaninę kolczastych zasieków. Jeszcze tylko kilka skoków i już są w nieprzyjacielskich okopach.

...W oddziale sanitarnym ogniomistrzowi Wróblowi amputowano palce u ranionej nogi. Ranny wraca na swój posterunek. Dowódca odsyła go na tyły, lecz żołnierz dotąd prosi, aż pozwolono mu wziąć udział w bitwie.

...Niemiecki front nie został jednak przerwany. Od strony wsi Lenino zaczynają na nowo, coraz zajadlej szczekać hitlerowskie kaemy. Później — z lewa i z prawa. Położenie żołnierzy w zdobytych okopach staje się niewesołe. Brak amunicji, zerwano łączność z sąsiadami i ze sztabem.

Faszyści zaczynają bić z dział i moździerzy. Ogień coraz bardziej przybiera na sile. Chwilami wydaje się, że okop kołysze się jak statek na wzburzonych falach. Kościuszkowcy nie tracą jednak spokoju.

Lotnictwo hitlerowskie, które dotychczas bombardowało oddziały radzieckie — zabiera się teraz do „obróbki" odcinka, na którym walczą Polacy. Sytuacja jest coraz poważniejsza.

Nagle, na lewym skrzydle zjawia się kilka radzieckich kompanii, które nie tylko osłaniają Kościuszkowców ze skrzydła, ale przechodzą do natarcia i mimo silnego ognia zajmują coraz to nowe pozycje.

Żołnierze radzieccy posuwają się naprzód skokami, zaciekle i uparcie, nie zważając na grad niemieckich kul i pocisków. Kościuszkowcy patrzą na nich z radością i podziwem. Nikt teraz nie wątpi, że faszystowski front będzie przerwany.

— Naprzód! Naprzód, Kościuszkowcy! — Na nowo rozbrzmiewa polska komenda. A już po chwili miesza się z nią radziecka:

— Wpieriod!
— Naprzód!
— Wpieriooood!

PRZYSIĘGA ZŁOŻONA



Długie kolumny samochodów wyruszają do walki z faszystowskim okupantem

WIECZYSTE BRATERSTWO

Bardzo często, kiedy jest mowa o przyjaźni przychodzi nam na myśl stare, mądre przysłowie, które mówi: „Prawdziwych przyjaciół poznaje się w potrzebie".

Naród nasz, o mądrości tego przysłowia, miał możność przekonać się w tragicznych dniach wrześniowych 1939 roku, kiedy reakcyjni rządcy obszarniczo - kapitalistycznej Polski oraz dowództwo armii sanacyjnej stali się nie tylko niezdolni do zorganizowania obrony kraju przed zaborcami hitlerowskimi, lecz okazali się podłymi dezerterami i zdrajcami, którzy rzucili naród i armię na pastwę losu. Na skutek tego, mimo wysokiego indywidualnego bohaterstwa żołnierzy, armia została rozgromiona, a nad narodem polskim zawisła groźba całkowitego wyniszczenia.

W tych tragicznych dla nas dniach okazało się bowiem, że naród nasz oszukany został nie tylko przez swych profaszystowskich władców. Również Anglia i Francja, która obłudnie twierdziły, że są „przyjaciółmi" naszego narodu, które występowały stale w roli „obrońców" niepodległości Polski, szybko zapomniały o swych uroczystych zobowiązaniach i rzuciły ją, podobnie jak Austrię i Czechosłowację, w paszczę faszystowskiej bestii jako daninę, za skierowanie agresji hitlerowskiej na Wschód, przeciwko Związkowi Radzieckiemu. Naród nasz potrafił wyciągnąć z tej tragicznej lekcji historii właściwe dla siebie wnioski. Poszły one wszystkie oczywiście po linii haseł, które od początku swego istnienia głosiła Komunistyczna Partia Polski, a która szczególnie mocno podkreślała zawsze, że prawdziwych przyjaciół Polski należy szukać na Wschodzie, a nie na Zachodzie Europy.

Wynikiem realizacji tych haseł, a zarazem początkiem zbrojnego wystąpienia narodu polskiego przeciwko faszystowskim okupantom, stały się tworzone przez Polską Partię Robotniczą oddziały partyzanckie Gwardii Ludowej, przekształcone w 1943 roku w Armię Ludową.

Jednocześnie z inicjatywy Związku Patriotów Polskich i dzięki braterskiej pomocy — prawdziwego naszego przyjaciela — narodu radzieckiego, na terytorium Związku Radzieckiego utworzona została I. Polska Dywizja im. Tadeusza Kościuszki, która stała się zalążkiem Sił Zbrojnych Polski Ludowej.

Związek Radziecki doskonale wyekwipował żołnierzy polskich, dając im najnowszy sprzęt bojowy, umundurowanie i broń.

Zahartowani w bitwach z hitlerowcami oficerowie radzieccy dzielili się z przyjaciółmi polskimi swym doświadczeniem bojowym, pomagali żołnierzowi polskiemu opanować mistrzostwo sztuki wojennej, przygotować się do przyszłych bojów.

Dzięki tej wielkiej, bezinteresownej i braterskiej pomocy Związku

TRADYCJI ŻOŁNIERZY I i II ARMII W.P.

ĆWICZENIA LETNIE



W trudnych warunkach terenowych żołnierze - kierowcy naszego wojska szkolą się uporczywie na mistrzów swej specjalności

nia bez intensywnego szkolenia całego składu osobowego służby samochodowej. Zwłaszcza że skład ten nieustannie się powiększał, że coraz bardziej rosły zadania naszej służby. Tak więc, każdy dzień, każdą chwilę wykorzystywano na szkolenie, w którym zawsze najlepszymi wykładowcami byli oficerowie radzieccy.

Jeszcze w okresie formowania 1. Dywizji absolwenci oficerskich kursów Szkoły Samochodowej w Riazaniu zasilają szeregi powstającej wtedy służby samochodowej. W Żytomierzu, szkolne bataliony samochodowe wypuszczają pierwsze kadry kierowców dla potrzeb I Armii. Również wiosną 1944 roku, w Kiwercach, następuje intensywne szkolenie kadr naszej służby, które miało decydujące znaczenie dla późniejszych walk o wyzwolenie kraju. A gdy okupant przepędzony został daleko na zachód powstają w Legionowie, Jabłonnie i Ursusie pod Warszawą ośrodki szkoleniowe, których zadaniem jest dostarczenie naszemu wojsku wykwalifikowanych kadr kierowców. Od roku 1946 pracuje już Oficerska Szkoła Samochodowa, początkowo w Bydgoszczy, gdzie promuje młodych oficerów Gen. K. Świerczewski.

Od tego czasu następuje szybki rozwój ośrodków szkolenia kierowców, specjalistów i oficerów służby samochodowej. Na bazie przodującej techniki radzieckiej, za pomocą różnorodnych eksponatów, w bogato wyposażonych salach wykładowych nabywają gruntowną wiedzę wojskową, polityczną i fachową żołnierze służby samochodowej.

Wspaniałe są tradycje bojowe żołnierzy I i II Armii WP, wielkie są również zdobycze polskiego ludu, który wywalczone przez żołnierzy Kościuszkowców zwycięstwo potrafił utrwalić, zdobywając władzę w swe ręce, budując Polskę wolną i niepodległą, gdzie nie ma już wyzysku człowieka przez człowieka, gdzie cały naród zgodnie buduje promienną przyszłość — socjalizm. Na straży tych zdobyczy stoi dzisiaj ludowe Wojsko Polskie silne, jak nigdy przedtem, wyposażone w najnowocześniejszą broń, związane braterstwem broni i idei z najpotężniejszą armią świata — Armią Radziecką.

W ŻOŁNIERSKIM TRUDZIE

Być żołnierzem ludowego Wojska Polskiego to wielki zaszczyt i honor. Zaszczyt, bo przecież każdy z żołnierzy jest kontynuatorem sławnych tradycji I i II Armii WP. Honor, ponieważ strzeże się tego, co najświętsze dla każdego człowieka: wolności i pokoju. Dlatego wywiązać się ze swych obowiązków tak, jak zrobili to żołnierze Kościuszkowcy jest świętą powinnością każdego z nas.

A chociaż nie takie to łatwe, przecież żołnierze wszystkich rodzajów wojsk i służb nie żałują sił i trudu, aby najlepiej sprostać swym obowiązkom, aby wypełnić z honorem złożoną przysięgę wojskową.

Toteż w twardym żołnierskim trudzie pełnią swą służbę również żołnierze - kierowcy i specjaliści samochodowi. W uporczywym szkoleniu, czy to w polu na obozach, czy w garnizonach zdobywają oni wiedzę wojskową, polityczną i fachową. Na kursach i szkołach trwa stale walka o jaknajlepsze wyniki w nauce. Podnosi się świadomość polityczna żołnierzy, a z nią rośnie żelazna dyscyplina wojskowa.

Nasi żołnierze dobrze zdają sobie sprawę, że z każdym rokiem rosną wymagania w stosunku do służby samochodowej — samochód staje się nieodłączną częścią wyposażenia wszystkich rodzajów wojsk i służb. A zatem żołnierz naszej służby, to nie tylko kierowca obeznany z prowadzeniem pojazdu mechanicznego, ale również przeszkolony w dziedzinie taktyki i działania broni, do której został przydzielony. Że tak jest w istocie dowiodły tegoroczne ćwiczenia letnie, podczas których nasi żołnierze — kierowcy wykazali dobre zrozumienie współdziałania z żołnierzami innych rodzai wojsk i służb.

W SALACH WYKŁADOWYCH



Rosną szeregi przodowników wyszkolenia fachowego, poznając najnowszy sprzęt motoryzacyjny produkcji polskiej i radzieckiej

Wiadomo, że wojsko nasze posiada obecnie na swym wyposażeniu najbardziej doskonałą technikę produkcji krajowej i radzieckiej. Toteż dbać o nią, konserwować i należycie użytkować może tylko żołnierz, który dobrze opanował wiedzę techniczną, mało tego — stale uzupełnia swe wiadomości fachowe i podchodzi do swego pojazdu, jak do bliskiej, bezpośrednio obchodzącej go rzeczy. Wtedy wiadomo, że powierzone naszemu wojsku pojazdy mechaniczne nigdy nie zawiodą. Kierowcy, którzy w ten sposób dbają o swe pojazdy nagradzani są przez dowództwo odznaką „Wzorowy Kierowca", a trzeba stwierdzić, że ilość wyróżnionych tą odznaką żołnierzy wzrosła w bieżącym roku w bardzo znacznym stopniu.

Rozwinął się również znacznie w oddziałach służby samochodowej ruch racjonalizatorski. Usprawnienia zastosowane przez żołnierzy-nowatorów przyniosły już wiele oszczędności w materiałach, usprawniły pracę w warsztatach, ułatwiły eksploatację pojazdów. Osobną dziedziną w pracach naszych racjonalizatorów jest budowa pomocy naukowych, których wiele można zobaczyć na kursach szkoleniowych w naszych oddziałach.



PIEŚŃ O BRATERSTWIE

Kto szedł od Lenino po Wisłę
i naprzód, i naprzód po Odrę,
przez gruzy i drogi rozkisłe,
pod niebem spokojnym i modrym,
a wicher bitewny niósł dalej
jak pocisk, jak burzę, jak grom,
ten wie, że faszysta dom spalił,
ten wie, kto zbuduje nam dom.
Kto spojrzał za siebie i spostrzegł
ruiny, obozy i zgliszcza,
i księżyc nad nocą jak ostrze,
i drzewo pod nocą jak piszczel,
ten wie, że przenosił tę burzę,
co ogniem owiała mu skroń,
by człowiek ocalał, podwórze
i studnia w podwórzu, i koń.
A żywy, co doszedł i został,
i w rękę wziął młot i maszynę,
by miasta budować i mosty,
i rudę przetapiać na szynę,
ten wie, że tę wolność wykuwał
przyjaciel, towarzysz i brat —
Rosjanin i Polak. I czuwa,
by dom był spokojny i świat.

Stanisław Wygodzki

PRZODUJĄCY RACJONALIZATORZY NASZEJ SŁUŻBY



Oficer Puz Józef



Plut. [illegible] Jerzy



Kierowca szer. Pukos Wojciech

*

Tak w pracy, służbie i szkoleniu, dokładając swych wszystkich sił, wypełniają nakazy złożonej przysięgi wojskowej żołnierze służby samochodowej. Szkoląc się na bogatych doświadczeniach Armii Radzieckiej zdobywają nasi żołnierze skutecznie najwyższe mistrzostwo w swej specjalności, dają swój wkład w podniesienie siły bojowej Wojska Polskiego i obronności ludowej Ojczyzny, a tym samym stają się godni sławnych tradycji żołnierzy I i II Armii WP.

Przysięgi dochowają

Chłodny wrześniowy poranek okrywał gęstą mgłą budynki szkoły. Na dziedzińcu w równych, zwartych szeregach stali podchorążowie.

Trutkowski zapiął haftki u kołnierza górniczego munduru. Wraz z córką stał na trybunie pośród oficerów - wychowawców podchorążych. Patrzył w nieruchomą twarz syna, który za chwilę miał otrzymać stopień oficerski.

Dzień był bliźniaczo podobny do tego, w którym Mieczysław składał przysięgę. Ojciec, tak samo jak dziś, stał na trybunie i patrzył mu w oczy. Rzadko rodzina Trutkowskich widziała uśmiech na twarzy starego górnika. Przed wojną prawie nigdy, po wyzwoleniu — częściej. Tylko jakaś niezwykła radość mogła złagodzić to, zdawałoby się, kamienne oblicze, zimne i nieruchome, jak ściana węglowa, którą przez lat 40 rąbał kilofem.

Mietek nie mylił się. Powtarzając wówczas pierwsze słowa przysięgi widział wyraźnie uśmiech na twarzy ojca. Nie miał wątpliwości. Zupełnie jak wtedy, gdy w roku 1945 po trzech dniach ojciec zjawił się w domu mizerny i wyczerpany. Tegoż dnia ruszyła kopalnia „Kazimierz".

Po przysiędze Mietek przypadł do ojca i mocno uścisnął mu rękę. Górnik chciał coś mówić, lecz wzruszenie dławiło mu krtań. Objął syna za szyję i wycisnął na jego czole długi pocałunek.

PRZODOWNIKOM NAGRODA



Najlepsi żołnierze - kierowcy, którzy wyróżnili się podczas ćwiczeń w polu, otrzymali z rąk dowódców cenne nagrody i upominki

Nagle twarz ojca spochmurniała. Odsunął od siebie syna i rzekł urywanym wzruszonym głosem:

— Pamiętaj, przysięgałeś! Spójrz na moje siwe włosy. Ile lat żyję, tyle służyłem naszej sprawie. Ty przedłużasz moje życie o całe dziesiątki lat. Pamiętaj! Jeśli złamiesz tę przysięgę, przeklnę cię. Nie jesteś wtedy moim synem.

×

Komenda wyrwała Mietka ze wspomnień sprzed roku. Batalion zbliżył się do trybuny. Pierwszy szereg podchorążych wszedł na podium. Rozpoczęła się promocja.

Mietek szósty w szeregu. Spojrzał w róg trybuny i znów wzrok jego spotkał się ze wzrokiem ojca. Prawie jednocześnie ujrzał drugą parę oczu, wpatrzoną w niego, utkwioną pod daszkiem oficerskiej czapki.

— Wiesiek! — wyrwało mu się mimo woli. — Przyjechał. Kochany brat, no i oficer.

Ojciec... mało miał w życiu chwil podobnych wzruszeń. Doczekał się. Za chwilę będzie miał już dwóch synów - oficerów.

Trzy szeregi były już po promocji. Stary górnik Trutkowski spojrzał na starszego syna, potem znów na Mietka. Ziściły się jego marzenia. Chciał ich obu widzieć oficerami. Dożył tego czasu, mając lat 64.

Mietek wstąpił na podium. Ojciec otrząsnął się z ponurych myśli. Usłyszał donośny głos syna:

— Ku chwale Ojczyzny!...

— Ku chwale robotniczo - chłopskiej Ojczyzny — powtórzył cicho stary górnik. — Tacy oficerowie, jak Wiesiek, Mietek i tysiące innych nigdy nie zawiodą. A tych dwóch, to przecież moja krew. Ja ich wychowałem. Wskazałem im drogę. Obaj wstąpili do partii, mając niemal po 18 lat.

Chorąży Mieczysław Trutkowski przypadł do ojca zupełnie jak wtedy, po przysiędze. Usłyszał od niego krótkie słowa, w których mieściło się wszystko, co ojciec chciał mu powiedzieć w tej uroczystej chwili.

— Idź do żołnierzy z gorącym sercem. A żołnierze zawsze będą z wami, bo oni, tak jak wy, są synami ludu polskiego.

Dowódca batalionu, uśmiechając się, podszedł do Trutkowskiego i mocno uścisnął spracowaną dłoń starego górnika.

NASZYCH ŻOŁNIERZY



Radzieckiego mógł żołnierz polski z Dywizji im. T. Kościuszki w dniu 12 października 1943 roku skrzyżować na ziemi radzieckiej pod Lenino swój oręż z nienawistnymi zaborcami hitlerowskimi

W dniu tym, walcząc u boku swych radzieckich przyjaciół, zadali Kościuszkowcy ciężkie straty hitlerowskim wojskom. Tu po raz pierwszy scementowana została krwią, bojowa przyjaźń radzieckich i polskich żołnierzy, która niebawem miała okrzepnąć w nierozerwalną przyjaźń i braterstwo broni Armii Radzieckiej i ludowego Wojska Polskiego.

Od Lenino począwszy, walcząc u boku swych radzieckich towarzyszy przeciwko wspólnemu wrogowi, żołnierze polscy w bitwach o Pragę i Warszawę, o Gdańsk i Kołobrzeg, w bojach nad Odrą i Nysą, pod Budziszynem, Mielnikiem i Dreznem oraz w szturmie Berlina, czynem dowiedli swego męstwa i kunsztu wojskowego, z honorem spełnili swój obowiązek wobec narodu polskiego, wnieśli wkład w odniesienie zwycięstwa nad czarnymi siłami faszyzmu i okazali, że są godnymi przyjaźni bohaterskich żołnierzy Armii Radzieckiej.

* * *

Jedenaście lat minęło od tych pamiętnych dni. W tym czasie naród nasz, pod kierownictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i Rządu przy bezinteresownym poparciu i braterskiej pomocy Związku Radzieckiego odniósł ogromne sukcesy na wszystkich odcinkach budownictwa gospodarczego i kulturalnego. W kraju wyrosły nowe gałęzie przemysłu, zbudowano setki nowych wielkich przedsiębiorstw przemysłowych, stworzono tysiące spółdzielni produkcyjnych. Sukcesy te z kolei stworzyły warunki dla nieustannego podnoszenia dobrobytu materialnego i kultury mas ludowych. Polska, jeden z najbardziej niegdyś zacofanych krajów Europy, przeistoczyła się w okresie 10-lecia swego istnienia w przodujący kraj przemysłowy.

Wszystko to, oczywiście, niepodoba się imperialistom. Dlatego dążą oni do podkopania współpracy i braterskiej przyjaźni między narodami Związku Radzieckiego i Polski — która jest, jak wiemy, podstawą wszystkich naszych sukcesów.

Rozumieją to doskonale żołnierze ludowego Wojska Polskiego, wierni strażnicy naszych granic, historycznych zdobyczy narodu polskiego i jego pokojowej, twórczej pracy.

Dlatego, jak źrenicy własnego oka strzegą oni i strzec będą nadal niezłomnej przyjaźni z żołnierzami Armii Radzieckiej, tej przyjaźni, która wyrosła i okrzepła w ogniu walk przeciw hitlerowskim najeźdźcom i przypieczętowana została wspólnie przelaną krwią, na sławnym szlaku bojowym Lenino — Berlin.



Sprawnie przebiega przygotowanie pojazdów mechanicznych tam, gdzie stało się ono szczególną troską członków partii i ZMP. Na zdjęciu: kpr. H. Fons, członek PZPR, udziela rad kierowcy kpr. Powolnemu przed okresem jesienno-zimowym.

Przed jesienno-zimowym OKRESEM



Skończyło się lato i nadeszła jesień, pora roku, kiedy dla składu osobowego służby samochodowej następuje bardzo poważny i odpowiedzialny okres, w którym należy przygotować tak tabor pojazdów mechanicznych, jak i całość gospodarki samochodowej do eksploatacji i pracy w warunkach jesienno-zimowych. Od organizacji przygotowania i właściwie ułożonego planowania, zależy w bardzo dużym stopniu przeprowadzenie zamierzonych prac tak pod względem terminowości, jak i ich jakości.

Niezwlekając już obecnie należy przystąpić do wstępnych prac przygotowawczych, niezależnie od warunków czy jednostka znajduje się na obozach ćwiczebnych, czy na stałym miejscu postoju w garnizonie.

Prace te będą polegać na dokładnym i szczegółowym skontrolowaniu stanu technicznego pojazdów mechanicznych i ujawnieniu wszystkich braków i niedociągnięć, co z kolei pozwoli ułożyć realny plan do ich usunięcia oraz określić potrzeby jednostki w zabezpieczenie materiałowe przewidywanych prac.

Szczegółowo i dokładnie przemyślany plan przewidywanych prac i zawczasu złożone zapotrzebowanie na niezbędne części wymienne i materiały techniczne będzie stanowić gwarancję, że zamierzone czynności będą wykonane i tabor pojazdów mechanicznych jak również i całość gospodarki zostanie w terminie przygotowane do eksploatacji w okresie jesienno-zimowym.

Niezależnie od powyższego, każdy kierowca, mechanik, każdy żołnierz służby samochodowej będący na stanowisku i posiadający powierzony sprzęt w postaci bądź samochodu, traktora, motocykla, bądź też urządzenia warsztatowego, obowiązany jest również zawczasu skontrolować ten i o wszystkich usterkach zameldować przełożonemu, który powyższe uwzględni w sporządzanym planie.

Jakie praktyczne czynności do wykonania będą stały przed składem osobowym służby samochodowej w związku z przejściem taboru samochodowego do eksploatacji w okresie jesienno-zimowym?

1) Przejść przeszkolenie z zakresu eksploatacji pojazdów mechanicznych w warunkach jesienno-zimowych. Niezależnie od powyższego każdy kierowca winien szczegółowo przestudiować instrukcję pojazdu, na którym pracuje oraz uzmysłowić sobie specyfikę prowadzenia oraz obsługę powierzonego pojazdu w warunkach jesienno-zimowych.

Każdy pojazd mechaniczny należy poddać przeglądowi technicznemu Nr 4. Prace te dokonują przy udziale właściwego kierowcy okręgowe stacje obsługi samochodów względnie parkowe stacje obsługi samochodów w jednostkach.

Zakres nakazanych czynności podczas dokonywania przeglądu technicznego Nr 4 jest szczegółowo określony w „Tymczasowych przepisach o gospodarce pojazdami mechanicznymi".

2) Przed przeglądem technicznym pojazd mechaniczny dokładnie oczyszcza się z błota i rdzy.

3) Brezenty ciężarowych samochodów oddać do reperacji i prania, dotyczy to również siedzeń i oparć.

4) Przeprowadza się dokładną regulację gaźnika, w silnikach wysokoprężnych ustawia się najodpowiedniejszy dla rozruchu kąt przyspieszenia wtrysku paliwa (jeżeli jest odpowiednie do tego celu urządzenie).

5) Ustawia się prawidłowe przyspieszenie zapłonu.

6) Sprawdza i reguluje się układ kierowniczy.

7) Specjalnie dokładnie sprawdza i reguluje się cały układ hamowania, ponieważ w okresie zimowym warunki jazdy ulegają zmianie i komplikacji. W hamulcach hydraulicznych sprawdza się jakość płynu hamulcowego i w razie zabrudzenia lub stwierdzenia w nim wody, wymienia się. Przy hamulcach pneumatycznych usuwa się z układu kondensat.

8) Układ chłodzenia oczyszcza się z osadu tzw. „kamienia kotłowego".

9) Sprawdza się działanie termostatu (zabrania się wyjmowania termostatu w okresie zimowym).

10) Przeprowadza się regulację prądnicy.

11) Przygotowuje się akumulatory do eksploatacji w okresie zimowym oraz zabezpiecza się je w środki ocieplające.

12) Sprawdza i oczyszcza się układ zasilania (przemycie i usunięcie przecieków).

13) Przygotowuje się ogumienie (reperacja, oczyszczenie od rdzy felg i obręczy, talkowanie).

14) Dokonuje się zmiany letnich gatunków smarów na zimowe.

15) Ociepla się pojazd mechaniczny.

16) Przydziela się dla pojazdów mechanicznych łańcuchy przeciwślizgowe i pokrowce.

17) Ociepla się pomieszczenie parku postoju, warsztatów itp.

18) Naprawia i uzupełnia się sprzęt saperski oraz liny i drągi holownicze.

19) Przeprowadza się naprawę i uzupełnienie instalacji ogrzewania instalacji wodnej, kanalizacji i oświetlenia parku.

20) Dostosowuje się megazyny paliwa i smarów do warunków zimowych.

21) Naprawia i przygotowuje się urządzenia do podgrzewania wody i oleju.

22) Stacje obsługi wyposaża się w dostatecznie duże stacje ładowania akumulatorów oraz przygotowuje się odpowiednio urządzone pomieszczenia dla przechowywania akumulatorów podczas mrozów.

Sumienne i terminowe wykonanie powyższych czynności będzie zależeć w bardzo poważnym stopniu od zabezpieczenia materiałowego przewidywanych prac oraz odpowiednio nastawionej pracy aparatu partyjno-politycznego i organizacji ZMP, którym należy te zagadnienia szeroko i szczegółowo omówić na specjalnych zebraniach partyjnych i ZMP, obarczając poszczególnych członków obowiązkiem przodowania na tym odcinku i okazania pomocy praktycznej słabszym kolegom, pamiętając jednocześnie o systematycznej kontroli wykonywanych prac.

Przy wspólnym i świadomym wysiłku wszystkich żołnierzy służby samochodowej oraz aparatu partyjno-politycznego i ZMP tabor pojazdów mechanicznych i całość gospodarki samochodowej zostanie w terminie przygotowana do eksploatacji w okresie jesienno-zimowym i będzie zdolna do wykonania zadań stawianych przez Ministerstwo Obrony Narodowej.

ppłk. B. Tamborski

obrona PRZECIWCHEMICZNA



Naczelnym zadaniem obrony przeciwchemicznej to zapewnienie życia i zdrowia żołnierza w walce i zagwarantowanie wykonania zadania bojowego podczas stosowania przez nieprzyjaciela bojowych środków trujących. W okresie wojny, tak na linii frontu, jak i na zapleczu, kierowca może spotkać się z wszystkimi rodzajami napadu chemicznego nieprzyjaciela. Najczęściej jednak będzie miał możliwość zetknięcia się z odcinkami terenu i dróg skażonych oraz bezpośrednimi napadami chemicznymi lotnictwa na kolumny samochodowe.

Nieprzyjaciel może skażać środkami trującymi za pomocą lotnictwa (bomby chemiczne, przyrządy wylewcze) drogi dowozu i ewakuacji, dążąc do opóźnienia i uniemożliwienia dowozu różnego rodzaju sprzętu bojowego, materiałów i żywności do linii frontu oraz drogi przemarszu oddziałów w celu opóźnienia wykonania zadania bojowego. Najbardziej możliwy jest napad chemiczny nieprzyjaciela w czasie posuwania się kolumny po takich odcinkach marszruty, których objazd jest utrudniony (mosty, tamy, drogi leśne, przejścia górzyste itp.).

Indywidualnymi środkami obrony przeciwchemicznej kierowcy są: maska przeciwgazowa, narzutka, pończochy i rękawice ochronne oraz indywidualny pakiet przeciwchemiczny.

Maska przeciwgazowa przeznaczona jest do ochrony dróg oddechowych, oczu i twarzy przed działaniem bojowym środków trujących. Narzutka ochronna chroni ciało przed środkiem trującym rozpylanym przez samoloty nieprzyjaciela. Pończochy ochronne są przeznaczone do ochrony nóg przed działaniem trwałych środków trujących podczas pokonywania terenu skażonego, wykonywania prac na terenie skażonym oraz w czasie odkażania broni i sprzętu. Rękawice ochronne służą do ochrony rąk przed trwałymi środkami trującymi podczas odkażania broni i sprzętu. Indywidualny pakiet przeciwchemiczny przeznaczony jest do odkażania skażonego ciała i umundurowania. Może być wykorzystany do częściowego odkażania broni.

Kierowcy, w zależności od wykonywanych zadań bojowych mogą być wyposażeni w odzież ochronną.

Kierowca, przydzielone środki indywidualnej obrony przeciwchemicznej wozi w budce kierowcy obok siebie. Przed wyruszeniem w drogę kierowca musi sprawdzić posiadane środki indywidualnej obrony przeciwchemicznej, a przy aktywnym stosowaniu przez nieprzyjaciela bojowych środków trujących, nakryć samochód płótnem brezentowym lub środkami podręcznymi. Na postojach, w celu uniknięcia bezpośredniego skażenia, należy urządzać daszki lub schroniska z materiałów podręcznych.

W czasie marszu, na sygnał o pojawieniu się samolotów nieprzyjaciela, kolumna rozczłonkowuje się i posuwa się w dalszym ciągu. Na ten sygnał kierowca przenosi maskę przeciwgazową do położenia „pogotowie". Z chwilą rozpoczęcia napadu chemicznego nieprzyjaciela (na komendę lub sygnał „gaz", czy też samorzutnie kierowca nakłada maskę przeciwgazową.

Kierowcy wszystkich rodzajów pojazdów, podczas nakładania maski przeciwgazowej zwalniają szybkość pojazdu do minimum. Kierowca samochodu, w czasie nakładania maski przeciwgazowej może na tę chwilę zatrzymać pojazd, ale tylko w tym wypadku, jeżeli nie posuwa się w składzie kolumny. Posuwając się w składzie kolumny postępuje w myśl wydanych przez dowódcę kolumny rozkazów.

Napotkane odcinki terenu skażonego objeżdża się, a w wypadku braku lub niemożliwości objazdu pokonuje się je bez zatrzymywania. Kierowca pokonuje odcinek terenu skażonego w nałożonej masce przeciwgazowej, którą nakłada poza zasięgiem par bojowych środków trujących, możliwie najbliżej terenu skażonego.

Po wyjściu z terenu skażonego żołnierz-kierowca na rozkaz dowódcy zatrzymuje się, dokonuje przeglądu samego siebie oraz samochodu, a w wypadku konieczności przeprowadza odkażanie. Z zasady przeglądu i odkażania samochodu dokonuje się na najbliższym postoju. Maski przeciwgazowe zdejmuje się na rozkaz dowódcy, gdy nie istnieje niebezpieczeństwo zatrucia bojowymi środkami trującymi.

Odkażanie samochodów może być w zależności od sytuacji bojowej częściowe lub całkowite.

Przy częściowym odkażaniu, odkaża się te części samochodu, z którymi stan osobowy musi się stykać. Częściowe odkażanie przeprowadza kierowca za pomocą zestawu odkażającego. Nie może to jednak wpłynąć na wykonanie zadania bojowego. Całkowite odkażanie polega na odkażeniu wszystkich części samochodu. Przeprowadza się wtedy tylko, gdy pozwala na to sytuacja bojowa, na rozkaz dowódców pododdziałów. Całkowite odkażanie przeprowadza skład osobowy bezpośrednio w pododdziałach.

Skażone ciało i umundurowanie odkaża kierowca za pomocą indywidualnego pakietu przeciwchemicznego.

POJAZDY mechaniczne



Obecnie, gdy oddziały naszego wojska po zakończeniu letnich ćwiczeń powróciły do swych garnizonów, coraz więcej daje się zauważyć na ulicach miast pojazdów mechanicznych z charakterystycznymi, dużymi tablicami rejestracyjnymi. Z tymi tablicami jeżdżą — jak wiadomo — nasze wojskowe samochody, ciągniki i motocykle. Jest ich teraz w każdym mieście o wiele więcej, niż w miesiącach letnich, a kierowcy naszych pojazdów stają się narówni z kierowcami cywilnymi częstymi użytkownikami jezdni. Wielu żołnierzy-kierowców, których zobaczyć można w ruchu miejskim, wyróżniło się swą prawidłową jazdą podczas ćwiczeń na obozach letnich. Mieli oni tam nie łatwe zadania — prowadzenie pojazdów w ciężkim terenie, w dzień i w nocy, często holując działa i inny sprzęt wojskowy. Teraz kierowcy ci w nowych warunkach, w ożywionym ruchu miejskim, wykazać muszą swe wysokie kwalifikacje, zwłaszcza że patrzą na nich zarówno kierowcy cywilni, jak i setki przechodniów.

W tych warunkach od żołnierza-kierowcy wymaga się, aby swym wzorowym zawaniem na jezdni, poszanowaniem przepisów drogowych i wysoką kulturą jazdy, potwierdził dobre imię wojskowego kierowcy. Musi on udowodnić, że nie tylko na rozległych obszarach ćwiczebnych terenów, ale również w pulsujących żywym tętnem ruchu miejskim, potrafi w każdej sytuacji zachować się właściwie — jak tego wymagają przepisy i regulaminy. Dla mniej doświadczonych kierowców zamieszczać będziemy jednak w najbliższych numerach naszego pisma nieco uwag, spostrzeżeń i doświadczeń, które powinny się im stać pomocą przy lepszym jeszcze przyswojeniu sobie zasad jazdy w ruchu miejskim.



Pomimo znaku „stój" pojazdy skręcające w prawo mają wolny przejazd

RUCH TRÓJFAZOWY

Nie wszyscy jeszcze młodzi żołnierze-kierowcy wiedzą, że w większych miastach o znacznym ruchu ulicznym obowiązuje zasada tzw. ruchu trójfazowego. Ma ona za zadanie szybsze opóźnienia skrzyżowań z pojazdów, a więc zapobiega tworzeniu „korków ulicznych".

W ruchu trójfazowym wszystkie pojazdy skręcające w prawo mają wolną drogę nawet przy znaku „stój" (światło czerwone). Aby jednak ruch pojazdów w prawo odbywał się sprawnie i nie powodował zakłóceń w normalnym ruchu ulicznym, powinien odbywać się z zachowaniem następujących prawideł:

— tor z prawej strony jezdni (droga) dla pojazdów skręcających w prawo nie może być blokowany przez inne pojazdy oczekujące na sygnał „droga wolna" (światło zielone);

— pojazdy skręcające w prawo ruszają dopiero wtedy, gdy pierwsza fala pieszych przejdzie przez jezdnię;

— szybkość pojazdów na skrzyżowaniu nie może być większa od ruchu pieszych przechodniów, przy czym nie wolno jest wymuszać pierwszeństwa pojazdu wobec osób pieszych.

Dla umożliwienia swobodnego ruchu pojazdów, mających skręcić w prawo, wszystkie inne pojazdy winny zawczasu — jeszcze przed dojechaniem do skrzyżowania — wjechać na właściwy tor — w zależności od tego, czy będą jechały prosto (linia środkowa) bądź skręcały w lewo (linia z lewej strony).

Wszelkie „przegrupowania" już przed samą linią skrzyżowania powodują tylko zamieszanie na jezdni. Gdy wszyscy kierowcy przestrzegają tych prawideł, pozostawiony z prawej strony jezdni wolny przejazd, umożliwia sprawne odbywanie się ruchu trójfazowego.

Na słupach sygnalizacji świetlnej znajduje się dodatkowy znak — zielona strzałka, zapalająca się wtedy, gdy główna fala pieszych przeszła na drugą stronę ulicy. Wtedy dopiero pojazdy mogą skręcać w prawo, zwracając jednak jak największą uwagę na przechodniów, znajdujących się w tej chwili na jezdni.

WYPRZEDZANIE I MIJANIE

Szybkość nowoczesnych samochodów ciężarowych jest dość znaczna. Autobusy również nie są dawnymi powolnymi pojazdami. Do tego trzeba dodać, że swą szerokością przewyższają niekiedy samochody osobowe przez co są niebezpieczniejsze tak przy wyprzedzaniu, jak i przy mijaniu szczególnie na wąskich ulicach miast.

Zachowanie, nacechowane ostrożnością w stosunku do samochodów ciężarowych i autobusów, winien każdy kierowca wzmóc dlatego, że istniejący przepis o oznaczeniu długiego ładunku kolorową szmatą jak i o przestrzeganiu sposobu ładowania na wysokość nie jest jeszcze w wielu wypadkach uznawany. Możliwość najechania na długą belkę lub pręt nie oznaczony niczym lub wreszcie spotkanie się z nagle spadającym ładunkiem z „góry" podczas mijania lub wyprzedzania, może przytrafić się każdemu.

Specjalnym źródłem niebezpieczeństwa, lekceważonym przez młodych kierowców jest wyprzedzanie i wymijanie wielkich

Przygotowanie CZOŁGÓW do jesienno-zimowej eksploatacji

Po zakończeniu letniego okresu szkolenia na obozach, przystępujemy obecnie do bardzo odpowiedzialnej pracy — przygotowania sprzętu do eksploatacji i przechowywania go w warunkach zimowych. Zakres związanych z tym prac obejmuje przygotowanie parku, urządzeń oraz przystosowanie sprzętu bojowego do nowych warunków eksploatacji. Przedsięwzięcia te będą organizowane i kierowane przez naszych przełożonych przy czym nasz udział, jako członków załóg wozów bojowych w praktycznym i ścisłym wykonaniu tych prac ma bardzo duże znaczenie w zapewnieniu prawidłowej eksploatacji sprzętu zimą.

Największą trudność przy eksploatacji wozów bojowych zimą przysparza uruchamianie silnika, tym bardziej, że jakiekolwiek naruszenie ustalonej kolejności uruchamiania silnika może spowodować szybsze zużycie się lub uszkodzenie poszczególnych jego mechanizmów. W związku z tym, musimy przygotować odpowiednie środki i urządzenia ułatwiające ten zabieg przez rozgrzewanie i ogrzewanie silnika oraz dostosować jego układy do pracy w temperaturze poniżej zera. Dlatego też podgrzewacze wody i oleju musimy tak przygotować, aby pracowały niezawodnie i szybko nie tylko teraz, lecz w okresie mrozów, kiedy na przykład przewody wychodzące nazewnątrz zamarzają, uniemożliwiając pobieranie gorącej wody. Przyrządy do zalewania zamkniętym strumieniem paliwa i oleju są zimą wprost nieodzowne, gdyż zapewniają szybkie i czyste wykonanie tych czynności i dlatego powinny być doprowadzone do idealnej sprawności technicznej. Już teraz należy również przygotować piecyki czołgowe, maty ocieplające itp.

W ramach przejścia wozów na eksploatację zimową przystosowujemy je do pracy w zimie. Zmieniamy olej letni na zimowy, który odznacza się lepszymi właściwościami smarowniczymi przy niskiej temperaturze, w układzie chłodzenia wodę zamarzającą zimą zastępujemy trudnozamarzającą mieszanką — antyfryzem; sprawdzamy działanie urządzeń do podgrzewania itp. Wszystkie te czynności powinniśmy wykonywać starannie i zgodnie z wskazówkami oficerów technicznych, niedokładność i niedbałość prowadzi do większych lub mniejszych awarii w późniejszej eksploatacji.

Zmieniając olej musimy pamiętać o konieczności dokładnego przemycia układu smarowania. W tym celu olej znajdujący się dotychczas w zbiornikach spuszczamy w stanie ciepłym (40—60°C), to znaczy bezpośrednio po zgaszeniu silnika, wyjmujemy i czyścimy filtry oleju i po wstawieniu ich zalewamy po 25 litrów oleju do każdego zbiornika i uruchamiamy silnik na okres 15 minut. Po zatrzymaniu silnika zlewamy olej, ponownie czyścimy filtry i zalewamy świeży olej zimowy. W układzie smarowania niektórych typów wozów odłączamy chłodnice oleju, które w zimie utrudniałyby nam uzyskanie odpowiedniej temperatury oleju. Przemywanie układu smarowania dokonuje się tylko olejem, nie wolno tego czynić żadnym paliwem lub naftą.

Przy zmianie wody w układzie chłodzenia na antyfryz, musimy także przemyć cały układ. Dokonujemy tego specjalną mieszanką (przeważnie 1 kg sody i 0,5 litra nafty na 10 litrów wody) w celu usunięcia kamienia kotłowego, następnie sprawdzamy czy cały układ chłodzenia został dokładnie opróżniony i zalewamy antyfryz. W odróżnieniu od wody ma on właściwość poszerzania swej objętości i pamiętając o tym zalewamy go do czołgów ciężkich o 4 litry, a do wozów średnich o 5 litrów mniej.

Poza tym pamiętamy, że antyfryz jest mieszanką trującą, poza tym kosztowną, a w wypadku zanieczyszczenia go jakimkolwiek paliwem lub olejem, powoduje silne burzenie się go w czasie pracy silnika i wycieki na zewnątrz.

Przygotowania do zimy wymagają również akumulatory. Powinny one być całkowicie sprawne technicznie. Gęstość elektrolitu musi być doprowadzona do 1,27, a stopień rozładowania ich w zimie nie może przekraczać 25%, w przeciwnym wypadku ze względu na zwiększony opór zgęstniałego od zimna oleju, nie będą w stanie zasilić dostatecznie rozrusznik przy uruchamianiu silnika.

Ze względu na trudności przy prowadzeniu wozów zimą, szczególnie po oblodzonych i zaśnieżonych drogach, regulacja mechanizmu kierowania, hamulców, sprzęgieł itp. musi być dokonana dokładnie i starannie zabezpieczona.

W końcu musimy gruntownie i trwale opanować zasady uruchamiania silnika zimą, aby robić to sprawnie i w ustalonej kolejności.

A więc przede wszystkim rogrzewamy go, przelewając wodę o temperaturze 60—90°C przez układ chłodzenia w ilości dwukrotnie większej od pojemności układu. Robimy to szybko i dość dużymi porcjami aby woda nie stygła. Po ścieknięciu wody wlewamy gorący antyfryz i jednocześnie do karteru silnika zalewamy 40 litrów gorącego oleju, pozostałą ilość do zbiorników. Przystępujemy do uruchamiania silnika według kolejności.

— podpompowujemy olej ręczną pompką do 1—1,5 atm.;
— obracamy wał korbowy na 4—5 obrotów;
— ponownie podpompowujemy olej do 1—1,5 atm.;
— powtórnie obracamy rozrusznikiem wał korbowy na 4—5 obr.;
— po raz trzeci podpompowujemy olej do 1—1,5 atm.;

u r u c h a m i a m y s i l n i k:

— pracujemy 4—5 minut przy 600-800 obr./min.;
— stopniowo zwiększamy obroty do 1400—1600 obr./min.;
— stopniowo zmniejszamy obroty do 1100—1200 obr./min.;
— stopniowo zwiększamy obroty do 1600—1800 obr./min.

i r u s z a m y z m i e j s c a.



Żołnierze-czołgiści wiedzą, że wszystkie swoje sukcesy zawdzięczają pełnej sprawności bojowej swych wozów. Nic więc dziwnego, że już obecnie radzą oni nad odpowiednim przygotowaniem czołgów do jesienno-zimowej eksploatacji. Na zdjęciu przodująca załoga N-tego oddziału: kpr. Walczak, st. szer. Kłos i szer. Szczupaczyński omawiają zbliżające się prace.

Zaradność techniczna

Latem 1942 r. w rejonie Woroneża jeden z radzieckich czołgów średnich biorąc udział w rozpaznaniu został trafiony pociskiem hitlerowskiego działa przeciwpancernego. Przebity został lewy zbiornik oleju i lewa chłodnica wody. Zdawałoby się, że tak poważnie uszkodzony i unieruchomiony czołg pozostający w dalszym ciągu pod ostrzałem baterii hitlerowskiej lada chwila skazany zostanie na zupełną zagładę od kolejnych pocisków wroga. Załoga wozu nie uległa jednak załamaniu. Stwierdziwszy rozmiar uszkodzenia, pod kierownictwem dowódcy wozu przystąpiła do działania. Zadymiono rejon wozu, a mechanik-kierowca sierż. Dubrowin rozpoczął „przekonstruowywanie" układów chłodzenia i smarowania.

Przede wszystkim odłączył przewody . . trójdrogowego łącznika przy górnym zbiorniku lewej chłodnicy wody.

Następnie odłączył przewód prowadzący od głowicy bloku cylindrów do górnego zbiornika lewej chłodnicy (w miejscu połączenia przewodu ze zbiornikiem chłodnicy) i połączył go z poprzednio odłączonym przewodem łącznika trójdrogowego.

Z kolei odłączył przewód od dolnego zbiornika lewej chłodnicy do pompy wodnej (w miejscu połączenia przewodu z pompą) i zabił kołkiem kolanko pompy wodnej.

W układzie smarowania odłączył przewód oleju prowadzący od zbiornika wyrównawczego do przebitego, lewego zbiornika oleju (w miejscu połączenia przewodu ze zbiornikiem wyrównawczym) i zatkał otwór (kolanko) zbiorniczka wyrównawczego. Włożył miernik do przebitego zbiornika oleju i uruchomił silnik. Pracując na małych obrotach silnika; obserwował na mierniku odpompowywanie oleju pozostałego w zbiorniku poniżej przebicia. Gdy olej ze zbiornika został częściowo odpompowany a prawy zbiornik napełnił się do normalnego poziomu — zatrzymał silnik. W ten sposób przyspieszył przepompowywanie oleju z lewego do prawego zbiornika za pomocą pompy olejowej i silnika, zużywając na to nie więcej niż 1,5 minuty. Sierż. Dubrowin mógł wprawdzie zlać olej z przebitego zbiornika przez osiadacz nie przepompowując go silnikiem, lecz wymagałoby to znacznie więcej czasu i naczyń, których w wozie nie było.

Następnie odłączył on przewód łączący przebity zbiornik z pompą olejową (w miejscu połączenia z łącznikiem trójdrogowym) i zatkał otwór łącznika trójdrogowego.

W końcu uruchomił silnik i ruszył czołgiem, pracując tylko na jednym zbiorniku oleju i jednej chłodnicy wody. W czasie jazdy zwracał szczególną uwagę na wskazania przyrządów kontrolnych zmniejszając w miarę potrzeby obciążenie silnika i zwiększając obroty w celu zapobieżenia przegrzaniu silnika. W ten sposób sierż. Dubrowin wyprowadził czołg w ukryte i bezpieczne miejsce.

Przykład ten, jeden z licznych z działań bojowych radzieckich i polskich czołgistów, dobitnie obrazuje nam znaczenie wyrobienia wysokiej zaradności technicznej. W służbie przy sprzęcie spotykamy się z nią często i niemal codziennie, zarówno przy naprawach sprzętu jak i w czasie jego eksploatacji lecz w nieco prostszej formie. Dlatego też nie trudno nam będzie określić warunek do sprawnego wybrnięcia sierż. Dubrowina z tak skomplikowanej sytuacji. Warunkiem tym była gruntowna znajomość przez niego budowy sprzętu oraz działania jego elementów. Znajomość budowy i działania sprzętu jest tym właśnie podstawowym warunkiem doskonalenia zaradności technicznej, którą również powinniśmy wyrabiać codziennie w naszej pracy i służbie.

Od stopnia opanowania budowy i pracy sprzętu uzależniony będzie zakres zaradności. Nie mniej jednak umiejętność wykorzystywania tych wiadomości powinniśmy wyrabiać nieustannie, stopniowo, często przedyskutowując postawione zagadnienie w składzie załogi lub z oficerami służby technicznej, a następnie przerabiając je praktycznie na sprzęcie, oczywiście jak zwykle zaczynając od rzeczy łatwych. Zaradność techniczną powinniśmy doskonalić tak, jak doskonalimy nieustannie umiejętność prowadzenia wozów bojowych, mistrzostwo ogniowe.

Aby was zachęcić do doskonalenia się w tej umiejętności podajemy kilka wstępnych zadań o sposobie wykonania których na pewno nam napiszecie.

1. Zdjąć filtr paliwa, zamienić element filtrujący i założyć filtr nie wychodząc z czołgu;
2. Wytworzyć ciśnienie w zbiornikach paliwa ręczną pompą powietrza, usunąć z układu powietrze i uruchomić silnik;
3. Kontynuować jazdę, podpompowując co pewien czas powietrze do zbiorników i wykonując zadanie bojowe.

W RUCHU miejskim



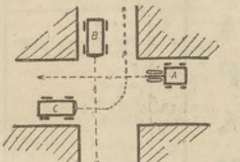
autobusów lub ciężarówek. Samochody te w stanie obciążenia, posiadają dość wysoko umieszczony środek ciężkości co w wielu wypadkach jest nadużywane przez ich kierowców jako powód niezjeżdżania na pochyłość prawej lub lewej strony jezdni. Dlatego też często widzimy, że pomimo dawania sygnałów, wóz taki nie ustępuje nam z drogi, a jego kierowca z uporem jedzie środkiem jezdni.

Niebezpieczeństwo przy wyprzedzaniu lub wymijaniu nie odnosi się tylko do pojazdów tego rodzaju będących w ruchu. Zdarza się bowiem często, że z poza stojącego autobusu lub ciężarówki wychodzą, a nawet wybiegają na jezdnię ludzie. W momencie gdy dojeżdżamy do takiego stojącego wozu, pamiętajmy, że nie widzimy ich, gdyż są za wozem, ani oni nie widzą nas, gdyż nadjeżdżamy zza samochodu, przed którym idą. Dlatego należy jechać w takich okolicznościach możliwie wolno, trzymać się lewej strony (oczywiście w miarę możności) celem pozostawienia ludziom miejsca na zatrzymanie się w momencie spostrzeżenia nadjeżdżającego samochodu.

W zakończeniu trzeba dodać, że „spotkanie się" z autobusem lub samochodem ciężarowym na samochodzie osobowym, jest bardzo niebezpieczne ze względu na wielką wagę i mocną konstrukcję autobusu lub ciężarówki.

PIERWSZEŃSTWO PRZEJAZDU

Sytuacje na skrzyżowaniu nie zawsze są proste. Jak prawidłowo ma przebiegać ruch uliczny, gdy posiadający pierwszeństwo przejazdu samochód z prawej — C ma przeciąć drogę nadjeżdżającej z przeciwka platformie konnej — A?.



Rusza pierwszy samochód — C, na skrzyżowaniu zwalnia, wtedy rusza samochód — B i mija skrzyżowanie, następnie przejeżdża platforma — A. Dopiero wtedy samochód — C może skręcić w ulicę w lewo i opuścić skrzyżowanie.

Jest to jasne, ale nie wszyscy jeszcze kierowcy chcą się stosować do przepisu o pierwszeństwie przejazdu. Często wymuszają oni w ruchu ulicznym pierwszeństwo, korzystając z tego, że prowadzony przez nich samochód jest znacznie większy, a więc „groźniejszy" dla innych użytkowników jezdni. Nikt więc nie zechce ryzykować spotkania z takim kolosem i ustępuje drogi, chociaż właśnie jemu należy się, zgodnie z przepisami ruchu kołowego, wolny przejazd.

A oto typowy przykład niewłaściwego zachowania się kierowcy na jezdni, który wymusił drogę dla siebie, chociaż powinien wiedzieć, że mu się ona zupełnie nie należy. Pewien kierowca PKS-u, jadąc przez miasto, wjechał swym ogromnym pojazdem i ciągnioną z tyłu przyczepą na skrzyżowanie, pomimo tego, że z prawej strony nadjechała już platforma zaprzągnięta w parę koni. W tym momencie jeden koń potknął się. Platforma utknęła, tarasując przejazd autobusowi, którego kierowca zdążył w ostatniej chwili zahamować.

Zdarzenie to nasuwa szereg uwag pod adresem kierowców, którzy nie respektują na skrzyżowaniach pierwszeństwa przejazdu nadjeżdżających z prawej strony pojazdów (przy ulicach rownorzędnych), zwłaszcza gdy te pojazdy są wolniejsze. Opisana powyżej scena dowodzi niezbicie, że kierowca autobusu PKS, pomimo tego że platforma wjechała już na skrzyżowanie, chciał wymusić pierwszeństwo przejazdu, mając pojazd szybszy i mogący zagrozić zaprzęgowi konnemu. A przecież platforma, znajdująca się z prawej strony autobusu, miała bezwzględnie pierwszeństwo w przejechaniu skrzyżowania.

Inny błąd, powtarzany niekiedy przez kierowców na skrzyżowaniach ulic, daje się zauważyć, gdy do skrzyżowania nadjeżdżają pojazdy równocześnie tą samą ulicą naprzeciwko siebie. Jeżeli mijające się pojazdy nie zmieniaja kierunku jazdy, wtedy sytuacja nie budzi zastrzeżeń. Jeśli natomiast jeden z nich skręca w ten sposób, że jego kierunek jazdy przecina się z kierunkiem prosto jadącego pojazdu, wtedy pojazd skręcający musi bezwarunkowo przeczekać, ponieważ przepisy mówią wyraźnie, że **nie wolno nikomu przecinać lub zajeżdżać drogi.**

Wyjątkiem w tej regule jest tramwaj, któremu należy zawsze ustąpić, ponieważ nie może on ani szybko zahamować, ani też zjechać z drogi.

W przypadku, gdy do skrzyżowania podjeżdża równocześnie kilka pojazdów z różnych stron, pierwszeństwo przejazdu będzie miał zawsze kierowca, który nie ma nikogo z prawej strony (patrz rys.).

Przepisy te nie dotyczą oczywiście przejazdu przez ulicę oznaczone znakami drogowymi (trójkąt czarny, tło żółte) — jako ulice główne. Pojazdy stojące pod takim trójkątem mają obowiązek wjechania na skrzyżowanie tak, aby żaden z pojazdów poruszających się ulicą główną nie potrzebował przystanąć lub nawet zwolnić.

(Dokończenie nastąpi)

Jak przekazywać swój samochód



Zbliża się okres, kiedy żołnierze służby samochodowej, którym kończy się w bieżącym roku termin czynnej służby wojskowej, zostaną zwolnieni do rezerwy i odejdą do pracy w gospodarce narodowej naszego socjalistycznego kraju. Wielu z tych żołnierzy — dziś wzorowi kierowcy, traktorzyści, motocykliści i inni specjaliści służby samochodowej wstąpiło w szeregi naszego wojska, nie posiadając poprzednio obecnego zawodu, gdyż nabyli go podczas służby wojskowej. Uczyli się oni na wspaniałych pojazdach mechanicznych produkcji polskiej i radzieckiej, poznali szczegółowo m. in. takie nowoczesne samochody, jakimi są Gaz-51 i Lublin-51, Gaz-67, Gaz-69, Star-20, Zis-150 i Zis-151, Pobieda i Warszawa, traktory Ursus, S-80 i DT-54 oraz motocykle M-72, IŻ-49 i wiele, wiele innych typów i marek.

Zaszczytna jest służba w naszym ludowym wojsku i każdy żołnierz po jej ukończeniu, odchodząc do rezerwy, będzie odczuwał głęboką wdzięczność do swych dowódców, którzy w ciągu lat służby wojskowej nauczyli go władać bronią, dali w ręce zawód, troszczyli się nieustannie o jego wszystkie potrzeby.

Jednak ci wszyscy żołnierze, którzy w niedalekiej przyszłości opuszczą szeregi ludowego wojska, mają jeszcze jeden ważny obowiązek przed sobą. Jest to obowiązek sumiennego przekazania swego pojazdu następcy, młodemu żołnierzowi, który po nim przejmie towarzysza i druha wiernego — samochód.

Przekazywanie swego samochodu następcy jest bardzo ważną czynnością. Można ją określić jako generalny egzamin, po którym otrzymuje się świadectwo dojrzałości na odcinku opanowania wiedzy i umiejętności w zawodzie kierowcy. Samochód dla kierowcy jest taką samą bronią, jak dla strzelca karabin, a dla artylerzysty działo. Toteż obowiązkiem każdego kierowcy będzie zawczasu wzorowo przygotować swój samochód do zdania.

Co należy jeszcze zrobić, aby samochód został przekazany w takim stanie, żeby otrzymujący go młody żołnierz - kierowca z uznaniem i wdzięcznością wspominał swego poprzednika?

Po pierwsze: doprowadzić samochód do wzorowego stanu technicznego tak, aby praca całego samochodu — jak i jego poszczególnych zespołów — była niezawodna.

Dlatego należy, aby „stary" kierowca osobiście i przy pomocy specjalistów samochodowych oddziału usunął wszystkie usterki i braki, które jeszcze istnieją względnie mogą powstać przy samochodzie w jego dalszej pracy.

Po drugie: wzorowo oczyścić, obmyć i zakonserwować samochód.

Po trzecie: uzupełnić narzędzia i wyposażenie pojazdu.

Po czwarte: przygotować ogumienie do eksploatacji w okresie zimowym.

Po piąte: doprowadzić do wzorowego stanu miejsce postoju samochodu w parku, uzupełniając je klockami do odciążenia resorów, przygotować tabliczki: „woda spuszczona", „olej zimowy", „akumulator zdjęty" oraz tabliczkę samochodu z numerem.

Po szóste: uzupełnić przez kancelarię techniczną brakujące wpisy w dowodzie rejestracyjnym samochodu oraz zaopatrzyć sam dowód w okładkę chroniącą od zniszczenia.

Po siódme: podczas przekazywania samochodu udzielić swemu następcy wszelkich informacji i wyjaśnień w sprawie specyfiki prowadzenia przekazywanego samochodu tak na dobrych drogach, jak i po bezdrożu.

Po ósme: praktycznie pokazać i pouczyć swego następcę o właściwych sposobach dokonywania przeglądu samochodu przed wyjazdem i obsługi po powrocie z drogi oraz w czasie drogi.

Po dziewiąte: dokonać kilku wspólnych wyjazdów ze swoim następcą już jako instruktor, celem udzielenia mu pomocy i praktycznych wskazówek w czasie jego samodzielnej pracy.

Po dziesiąte: udzielić swemu następcy jak najwięcej informacji i wyjaśnień dotyczących specyfiki pracy i obowiązków wojskowego kierowcy.

Po jedenaste: pouczyć swego następcę o istniejących przepisach ograniczających szybkości dla wojskowych samochodów oraz o obowiązku ich ścisłego przestrzegania.

Po dwunaste: sumiennie i uczciwie przekazać protokółem zdawczo - odbiorczym swój samochód bez braków, usterek i niedociągnięć we wzorowym stanie, jak przystoi to kierowcy, który z dumą ukończył służbę wojskową w ludowym Wojsku Polskim.

Od wyników oceny przekazanego samochodu zależy treść opinii kierowcy, który ukończył służbę oraz wnioski do otrzymania pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych nowego, jednolitego wzoru odpowiedniej kategorii.

ppłk. B. Tamborski



Dumny jest z dobrze wykonanego obowiązku st. szer. Chmielewski. Przygotowany przez niego samochód do przekazania jest w 100% sprawny technicznie.

JEŹDZIMY W NOCY



Wraz z nadejściem okresu jesienno-zimowego znacznie więcej wyjazdów odbywać będziemy podczas długich, ciemnych wieczorów i nocy. Toteż od żołnierza-kierowcy wymagać się będzie roztoczenia jak największej opieki nad oświetleniem swego pojazdu. Z praktyki wiemy na przykład, że mijanie się samochodów w nocy, zwłaszcza na wąskiej nawierzchni, nie tylko męczy kierowcę ustawicznym oślepianiem, ale jest wręcz niebezpieczne. Niebezpieczeństwo to nie zmniejsza się nawet po przełączeniu przez kierowcę świateł długich na krótkie. Wzrok kierowcy męczy się, gdyż napotyka on przed soba ustawiczne kontrasty: „kłują" go długie światła (często nie zgaszone na czas), a po chwili męczy słabe oświetlenie drogi światłami krótkimi.

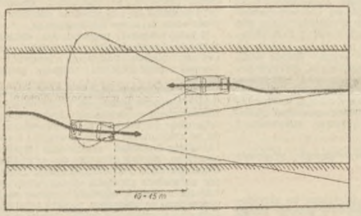
Dlatego też przy mijaniu samochodów oraz przez pewien okres przed i po minięciu, kierowcy jadą „na wyczucie", narażając siebie i wszystkich znajdujących się w tym momencie na drodze na wielkie niebezpieczeństwo. Nie przestaje ono istnieć nawet wtedy, gdy u stojącego na uboczu drogi samochodu włączone są tylne światła, ponieważ po oślepieniu kierowcy są one źle widziane. Jest to powodem, że pewna część nocnych wypadków następuje po oślepieniu kierowcy przez najechanie na jadący lub stojący w przodzie pojazd.

Niebezpieczeństwo najechania potęguje się jeśli przełącznik światła jest niesprawny lub latarnie ustawione nieprawidłowo (świecą „wniebo", lub na lewo od linii osi pojazdu). Wtedy to oślepienie mijających kierowców jest szczególnie silne. Niekiedy kierowcy nie wyczuwają szerokości drogi i jadą w znacznej odległości od jej krawędzi. Wówczas, jeśli mijający kierowca jest ostrożny, a droga wąska, zmuszony jest poruszać się skrajem drogi, gdzie prawdopodobieństwo najechania na kogoś zwiększa się jeszcze bardziej.

Istniejące sposoby walki z oślepianiem przez zastosowanie daszków ochronnych nad przednią szybą budki kierowcy lub specjalnych szkieł do latarń przednich, reflektorów itp. są niedostateczne. W Związku Radzieckim ma obecnie zastosowanie niezawodny środek powiększający bezpieczeństwo jazdy nocą, a mianowicie umieszczenie bocznej latarni. Światło latarni bocznej, umocowanej od zewnątrz u góry z lewej strony krawędzi budki kierowcy, włącza się samoczynnie przy przełączeniu długiego światła na krótkie, co jednocześnie oświeci drogę mijanemu kierowcy.

Taka boczna latarnia może też mieć inne zastosowanie. Jeśli np. umieścimy ją na kulistym przegubie, kierowanym z budki kierowcy, to światło jej można wykorzystać do oświetlenia miejsca znajdującego się poza polem oświetlenia latarni przednich, na przykład dla uprzedniego obejrzenia zjazdu z szosy, odczytania znaków itp.

Działanie bocznej, obrotowej latarni było niejednokrotnie sprawdzone przez kierowców Związku Radzieckiego i dało dobre wyniki.



UWAGA!
Snopem światła
nie oślepiaj
kolegi. Włącz
odpowiednie
światło

Przed jesienno-zimowym okresem eksploatacji te cyfry

Tabela smarów zimowych.

Model silnika	Nazwa oleju silnikowego	Nazwa oleju przekładniowego
„Zis—110"	olej silnikowy z dodatkiem ciatim 330	P.Z. spec.
„Pobieda" i „Warszawa"	olej silnikowy z dodatkiem ciatim 331 lub Lux 5	P.Z.
„Skoda"	Lux — 7	P.Z.
„Chewrolet Flutm."	Lux — 5	P.H. Uniwersalny
„Gaz—67"	OSZ — 6	P.Z.
„Gaz—69"	60% oleju maszynowego SU i 40% oleju wrzecionowego AU lub oleju wrzecionowego — 2 lub olej silnikowy z dodatkiem AS—5 lub AKT—5 lub silnikowy AF—5 lub OSZ—4.	Nigrol samochodowo - traktorowy zimowy lub 60% nigrolu letniego i 40% oleju silnikowego.
„Star—20"	Lux — 5	P.Z.
„Zis—150, 151, 585"	olej silnikowy z dodatkiem ciatim 331 lub OSZ—6	P.Z.
„Zis—5" i „Zis—6"	OSZ — 6	P.Z.
„Gaz—51" „Lublin 51" i „Gaz—63"	olej silnikowy z dodatkiem ciatim 331 lub olej maszynowy SU lub Lux — 5	P.Z.
„Studebacker"	Lux — 5 lub olej maszynowy SU	P.Z.
„Dodge 3/4" i „Comandos"	Lux — 5	P.H.Z.
ciągnik „Ja—12"	MZ lub MS — 14	P.Z.
„ „HD—7"	olej maszynowy SU	S—18
„ „DT—54"	olej dieslowy z dodatkiem Aznii-4 zimowy lub Lux—7	P.Z.
„ „S—80"	OSZ—6	OSL—18
motocykl „M—72"	Lux—7	S—18
„ „Jż—49"	OSZ—10	
„ „Jawa"	S—18	SZ—10
„ „B.M.W."	OSZ—10	P.Z.

Uwaga: Ciatim 330—331, Aznii-4, AS-5, AKT-5 jest to dodatek polepszający jakość oleju. Wszystkie oleje dostarczane jednostkom są już zmieszane z powyżej podanymi dodatkami.

ZAPAMIĘTAJ

Tabela pojemności zbiorników oleju

L. p.	Marka pojazdów	W LITRACH: miska olejowa silnika	skrzynka biegów	skrzynka rozdzielcza	tylny most	przedni most
1	„Zis—110"	7,1	1,3	—	3,4	—
2	„Pobieda" — „Warszawa"	6,0	1,6	—	1,1	—
3	„Skoda"	3,2	1,08	—	1,6	—
4	„Gaz—67"	4,7	2,75	0.8	1,25	1,25
5	„Gaz—69"	5,5	0,8	1,1	0,75	0,75
6	„Gaz—51" — „Lublin—51"	7,0	3,3	—	3,0	—
7	„Gaz—63"	7,0	3,3*	2,5	2,8	2,8
8	„Zis—5"	7,0	5,0	—	4,5	—
9	„Zis—150"	8,0	7,0	—	4,5	—
10	„Zis—151"	11,0	6,0	4,6	3,0	3,0
11	„Star—20"	7,0	3,0	—	5,0	—
12	„Dodge 3/4"	4.75	2,82	1,83	2,13	2,13
13	„Studebacker"	7,5	6,2	4,0	3,3	3,3
14	„Ursus"	6,5	40,0 wraz z tylnym mostem			—
15	„Ja—12"	13,5	7,2**	—	—	—
16	„DT—54"	25,0	9,0***	—	—	—
17	„S—80"	27,0	40,0****	*****	—	—

*) z mechaniczną pompą do pompowania dętek, bez mechanicznej pompy 3,01.

**) a) kadłuby przekładni bocznych — 2,0 ltr. (każdy), b) kadłub przekładni głównej — 2,75 ltr.

***) a) kadłub pompy paliwowej — 0,20 ltr., b) kadłub regulatora silnika rozruchowego — 0,06 ltr., c) kadłub regulatora pompy paliwowej silnika wysokoprężnego — 0,25 ltr. d) kadłub reduktora silnika rozruchowego — 1,0. e) kadłuby skrzyń biegów i głównej przekładni 9,0 ltr. f) przekładnie boczne — 1,7 ltr (każda).

****) wraz z komorą stożkowych kół zębatych.

*****) a) miska olejowa silnika rozruchowego — 2,5 ltr.
b) kadłub reduktora silnika rozruchowego — 2.0 ltr.
c) serwomechanizm — 6,0.
d) kadłuby przekładni bocznych — 22,0 (każdy).

Obsługa GAŹNIKA



W samochodach dzisiejszych pracujących w zmiennych warunkach eksploatacyjnych (różne pory roku, rodzaje paliw, rodzaj pracy) konieczną czynnością jest korekta regulacji gaźnika odpowiednio do warunków pracy. Niezależnie od tego po dłuższym okresie pracy części gaźnika zużywają się i jego regulacja wskutek tego zmienia się, co pociąga za sobą tworzenie nieprawidłowego składu mieszanki. Wynika stąd dodatkowa konieczność przeprowadzenia niezbędnej regulacji i sprawdzenia pracy gaźnika.

Obsługa gaźnika polega na okresowym sprawdzaniu poziomu paliwa w komorze pływakowej, przepustowości dysz paliwowych, szczelności zaworu iglicowego i zaworu oszczędzacza. Duże znaczenie dla ekonomicznej pracy silnika posiada regulacja wolnych obrotów wału korbowego silnika.

Regulację wolnych obrotów przeprowadza się w miarę potrzeby, drogą doboru ustawienia dwóch wkrętów: oporowego przepustnicy mieszanki i regulacji składu mieszanki. Regulacja ta ma na celu otrzymanie najniższych stałych obrotów wału silnika, co zabezpiecza minimalne zużycie paliwa. Należy przy tym mieć na uwadze, że w różnych konstrukcjach gaźników wkręt regulacji składu mieszanki zmienia ilość dopływającego powietrza względnie ilość emulsji. Przy zakręceniu wkrętu w pierwszym przypadku wzbogacamy mieszankę, w drugim — mieszanka ubożeje.

Sprawdzanie poziomu paliwa w komorze pływakowej można przeprowadzić za pomocą przyrządu, składającego się z dwóch rurek — szklanej i przyłączonej do niej gumowej. Koniec tej ostatniej wstawiamy na miejsce jednej z zaślepek zakrywającej dysze paliwowe kanały lub komorę pływakową od dołu. Przy normalnym ciśnieniu paliwa w przewodzie dopływowym i przy pionowym położeniu szklanej rurki, poziom paliwa w niej powinien się znajdować o określoną instrukcją danego gaźnika, liczbę milimetrów (najczęściej 15—17 mm) poniżej płaszczyzny podziału gaźnika. W przypadku odchyleń od normy reguluje się poziom przez ostrożne odginanie języczka na wsporniku pływaka, opierającego się o zawór iglicowy (GAZ [illegible]-20) lub przez zmianę grubości podkładek pod korpusem zaworu iglicowego (GAZ-51).

Sprawdzenie przepustowości dysz paliwowych dokonuje się na specjalnvm przyrządzie, określającym ilość cm³ wody o temp. 20°C przepływającej przez dyszę w ciągu 1 minuty pod ciśnieniem jednego metra słupa wody.

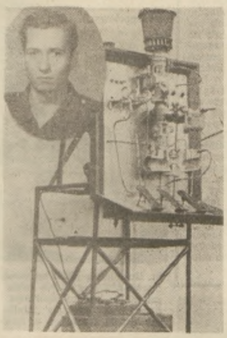
Sprawdzanie szczelności zaworu iglicowego komory pływakowej oraz innych zaworów iglicowych (np. zaworu oszczędzacza), części oszczędzacza o napędzie pneumatycznym, regulatora maksymalnych obrotów wału korbowego silnika, dokonywuje się na specjalnych przyrządach, w które powinien być wyposażony każdy warsztat.

W większości gaźników przewidziana jest również możliwość regulacji ilościowej wtrysku paliwa przez pompę przyspieszeniową, w chwili nagłego otwarcia przepustnicy, co jest niezbędne przy zmianie temperatury otoczenia (zima, lato). W zimie np. wskutek większych obciążeń na jakie narażony jest silnik, a także obniżonej temperatury, ilość paliwa wtryskiwanego w chwili nagłego otwarcia przepustnicy przez pompę przyspieszeniową musi być większa.

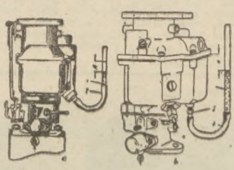
Regulacja skoku tłoczka pompy przyspieszeniowej polega na zmianie cięgła pompy przyspieszeniowej na dźwigni osadzonej na osi przepustnicy mieszanki. W okresie lata był on ustawiony najbliżej osi. Jesienią należy go przesunąć w położenie środkowe, zimą najdalej od osi. Zmieniamy w ten sposób skok tłoczka pompki (odsuwając ciągło od osi zwiększamy skok pompki).

Prace regulacyjne związane z regulacją wolnych obrotów wału korbowego silnika i sprawdzaniem poziomu paliwa w komorze pływakowej, wykonuje kierowca w parkowej stacji obsługi. Czynności kontrolno-regulacyjne związane ze zdjęciem gaźnika z silnika, rozbiórką, sprawdzaniem i naprawą gaźnika powinien wykonać wyspecjalizowany w regulacji gaźnikóv mechanik, w warsztaćie jednostki.

Po regulacji gaźnika należy sprawdzić połączenie mechanizmu jego sterowania. Ma to na celu odpowiednie związanie gaźnika z organami sterowania (pedał przepustnicy, gałki). Sprawdzanie i regulacja mechanizmu sterującego polega na odpowiednim dobraniu linek i cięgieł.



Urządzenie, które młodym kierowcom w maksymalnym stopniu ułatwia zrozumienie obsługi gaźnika jest „Pracujący przekrój gaźnika". Zbudował go dla potrzeb szkoleniowych znany racjonalizator n-tego pododdziału plut. Pisarkiewicz. I nie pożałował swego trudu. Przekrój ten pozwala słuchaczom szybciej i dokładniej poznać zasadę pracy rozpylacza, przepustnicy mieszanki i powietrza i komory pływakowej w gaźniku dolnozaworowym górnozaworowym i bocznozaworowym. Na zdjęciu: plut. Pisarkiewicz i jego „pracujący przekrój".



Sprawdzenie poziomu benzyny w komorze pływakowej gaźnika K-49 i K-49 A: a — gaźnik K-49, b — gaźnik K-49 A.

1 — rurka szklana, 2 — przewód gumowy, 3 — łącznik, 4 — iglica regulacyjna.

NA warsztacie

KONSERWACJA TYLNEGO MOSTU

Przed przystąpieniem do wymiany smaru w obudowie tylnego mostu samochodu ZIS-150 należy przede wszystkim przygotować potrzebne do tego narzędzia, a więc klucze płaskie 14 i 22 mm, naczynie i lejek z giętkim wężem do wlewania świeżego smaru, zbiornik z ręczną pompką do wtłaczania smaru i rozpylacz z naftą.



Przemywanie wnętrza obudowy tylnego mostu strumieniem rozpylonej nafty

Przed spuszczeniem smaru oprócz korka spustowego trzeba również wykręcić korek kontrolny. Gdy przepracowany smar spłynie, wnętrze obudowy tylnego mostu przemywamy strumieniem rozpylonej nafty (patrz rys.) za pomocą rozpylacza, którego końcówkę wkładamy kolejno najpierw do otworu kontrolnego, a potem do otworu wlewu i doprowadzamy do rozpylacza powietrze pod ciśnieniem 3—4 kg/cm².

Przemywając obudowę tylnego mostu ustawiamy dźwignię zmiany biegów w neutralne położenie i obracamy ręcznie jedno z tylnych kół. Obudowę myje się zazwyczaj w ciągu 1 — 2 minut, a gdy resztki nafty przestaną wyciekać z otworu spustowego, mocno zakręcamy korek i przez otwór wlewu wlewamy świeży smar (w okresie jesienno-zimowym OSZ-18) do poziomu otworu kontrolnego, po czym szczelnie dokręcamy korek.

posłuchaj DOBREJ RADY!

JAK PRZEMYWAĆ UKŁAD CHŁODZENIA

Układ chłodzenia silnika w pojazdach, które pracowały w ciężkich warunkach w ciągu lata i u których zachodziły wypadki zagotowania się wody, co sprzyjało tworzeniu się kamienia kotłowego, należy przemywać roztworem sody kaustycznej w ilości 750—800 g z dodatkiem nafty w ilości 150 g na 10 litrów wody lub 2,5% roztworem kwasu solnego.

Przed przystąpieniem do przemywania należy spuścić wodę, znajdującą się w układzie chłodzenia oraz wyjąć termostat. Po napełnieniu układu chłodzenia podanym wyżej roztworem, rozpuszczającym kamień kotłowy należy uruchomić silnik i doprowadzić go do normalnej temperatury.

Dla skrócenia czasu nagrzewania silnika i dla utrzymania go jak najdłużej w stanie ciepłym należy okryć chłodnicę lub zamknąć zasłonki przy chłodnicy. Po nagrzaniu silnika, co trwa 20 do 25 minut, silnik zatrzymać i pozostawić na przeciąg 10 do 12 godzin z roztworem w układzie chłodzącym.

Przed spuszczeniem roztworu, silnik należy uruchomić i przez to nagrzać. Roztwór spuszczać należy podczas pracy silnika, kiedy płyn krąży w układzie chłodzenia. Spuszczanie odbywa się przez kurek spustowy.

Przy dużym zanieczyszczeniu układu chłodzenia niewielki otwór w kurku spustowym może zatkać się, co utrudnia wyciekanie. W takich przypadkach należy wykręcić kurek, a nawet rozłączyć połączenia gumowe. Równocześnie z rozpoczęciem spuszczania roztworu powinno rozpocząć się napełnianie chłodnicy czystą wodą. Układ chłodzenia można uważać za przemyty, kiedy wyciekająca woda nie zawiera zanieczyszczeń i przepłynęła przez układ chłodzenia w ilości wystarczającej do usunięcia z układu resztek roztworu sody czy kwasu.

Pamiętajcie, że układu chłodzenia samochodów „Gaz-51, Gaz-63 i M-20 „Pobieda" nie wolno przemywać roztworem sody kaustycznej.

TECHNIKA naszych przyjaciół

OGRZEWACZ BUDKI KIEROWCY GAZ-51

W Związku Radzieckim przeprowadza się próby nowych ogrzewaczy budki kierowcy ustawianych, jako dodatkowe wyposażenie na samochodach GAZ-51 i GAZ-63.

Ogrzewacz budki kierowcy, podany na rysunku, składa się z grzejnicy 4, umieszczonej pod tablicą rozdzielczą i ogrzewanej gorącą wodą płynącą z układu chłodzenia silnika, luku 1, siatki 3 i dwóch przewodów rurowych 9 i 10.

Temperaturę wewnątrz budki kierowcy, reguluje się przez większe lub mniejsze otwarcie luku za pomocą rękojeści 6 i zamykającego kurka 11, umieszczonego na głowicy cylindrów.

Dla normalnego działania ogrzewacza trzeba, by temperatura wody w układzie chłodzenia silnika wynosiła co najmniej 70—80° C, czyli odpowiadała ciepłocie rozgrzanego silnika i początkowi pracy termostatu.

Ażeby zapobiec zamarzaniu przedniej szyby jest ona owiewana ciepłym powietrzem. Wietrznik 7 zasysa powietrze z budki kierowcy, które ogrzewa się następnie w prawej części ogrzewacza i wtłacza się przez rurkę 2 do szczelin wylotowych, przez które owiewa szybę. Silnik elektryczny 8 uruchamia się za pomocą przycisku 5.

W celu określenia efektywności działania ogrzewacza umieszczonego na samochodzie GAZ-51 przeprowadzono zimą próby przy temperaturze otaczającego powietrza poniżej minus 23° C. Z wyniku prób odbytych na różnych obrotach wietrznika temperatura powietrza w budce kierowcy po upływie 20 — 25 min. po włączeniu ogrzewacza osiąga 13 — 14° C i utrzymuje się na tym poziomie przez cały czas pracy ogrzewacza.

Przy temperaturze otaczającego powietrza poniżej minus 23°C owiewanie przedniej szyby powietrzem przy średnich i maksymalnych obrotach wietrznika prawie całkowicie usuwa oblodzenie szyby i zapewnia dobrą widoczność drogi. Szyby drzwi budki kierowcy są przy tym również oczyszczane z oblodzenia.

Podobne ogrzewacze można ustawiać i na innych samochodach radzieckich.



Ogrzewacz budki kierowcy.

Gospodarze naszego sprzętu

Jednym z zasadniczych obowiązków wykonywanych przez magazyniera części zamiennych i materiałów jest przyjmowanie i wydawanie sprzętu z magazynu oddziału.

Przy wydawaniu sprzętu z magazynu, magazynier winien bezwzględnie przestrzegać:

- — aby odbiorca zgłosił się z asygnatą rozchodową w 2-ch egzemplarzach wypisaną przez kancelarię techniczną oddziału i podpisaną przez odpowiedniego przełożonego:
- — dokładnego przygotowania do wydania wyszczególnionego sprzętu w asygnacie rozchodowej (odmierzenia, odważenia lub odliczenia);
- — dokładnego wydania sprzętu pod względem ilościowym i jakościowym zgodnie z asygnatą rozchodową, z umożliwieniem odbiorcy kontroli ilości i jakości odbieranego sprzętu;
- — wypełnienia w asygnacie rozchodowej rubryki „wydano" przez określenie jakości i ilości faktycznie wydawanej odbiorcy. Czynność tę wykonujemy pisząc na oryginale asygnaty rozchodowej podkładając uprzednio kalkę na kopię;
- — podpisania przez odbiorcę asygnaty rozchodowej;
- — odnotowania na wywieszkach magazynowych ilości wydanego sprzętu;
- — wpięcia kopii asygnaty do teczki asygnat rozchodowych magazyniera części zamiennych;
- — zdania oryginału asygnaty rozchodowej pod koniec dnia do kancelarii technicznej.

Przy wydawaniu magazynier winien pamiętać aby wydawać w pierwszej kolejności sprzęt najdłużej przechowywany w magazynie. Szczególnie musimy brać pod uwagę powyższe przy materiałach, które mają ograniczony okres przechowywania (pn. karbid, soda kaustyczna, wyroby gumowe itp.).

Nie wolno jednak wydawać materiałów, których jakość jest nieodpowiednia. Obowiązkiem magazyniera jest tak przechowane materiały zabezpieczyć, aby nie ulegała obniżeniu ich przydatność.

Przyjmując sprzęt do magazynu, magazynier obowiązany jest:

- — dokładnie sprawdzić zgodność stanu ilościowego i jakościowego przyjmowanego sprzętu z asygnatą przychodową wypisaną przez kancelarię techniczną;
- — wypełnić rubryki „przyjęto" na asygnacie przychodowej wpisując określenie jakości w rubrykę „kategoria" i określenie faktycznej ilość w rubryce „ilość i słownie";
- — podpisać asygnaty przychodowe na przyjęty sprzęt;
- — oczyścić i odpowiednio zakonserwować przyjęty sprzęt;
- — ułożyć sprzęt na odpowiednim miejscu;
- — dokonać wpisu przychodu przyjętego sprzętu na wywieszce magazynowej, powiększając stan o ilość faktycznie przyjętą;
- — wpiąć asygnatę do teczki asygnat przychodowych magazyniera;
- — zdać oryginał asygnaty przychodowej do kancelarii technicznej.

Dokładne sprawdzanie ilości i jakości sprzętu przy przyjmowaniu jest niezmiernie ważne tak dla oddziału, jak i dla magazyniera osobiście. Magazynier bowiem ponosi osobistą odpowiedzialność za stan ilościowy i jakościowy przechowywanego mienia. „Mój magazyn świadczy o mnie" takie oto hasło winni umieścić w swych magazynach poszczególni magazynierzy. Realizując to hasło najlepiej przyczynimy się do uczczenia II Zjazdu naszej Partii.



Samochodami DOOKOŁA POLSKI

Jedną z największych imprez sportowych, które urządzane były z okazji X-lecia Polski Ludowej, był wielki raid samochodowy, którego organizatorzy, Zarząd Główny Polskiego Związku Motorowego, postawili sobie za zadanie dokonania przeglądu dojrzałości i dorobku sportu samochodowego na przestrzeni X-ciu lat istnienia Polski Ludowej. Obserwując tę wspaniałą imprezę, która odbyła się w dniach 18 — 23 lipca br., podziwiając wysoki poziom sprawności sportowej kierowców, doskonałe przygotowanie samochodów oraz dobrą pracę organizatorów i kierownictwa raidu, musimy cofnąć się myślami wstecz do lat, w których rozpoczynaliśmy stawiać pierwsze kroki w tej dziedzinie sportu.

×

Po wyzwoleniu naszego kraju przez Armię Radziecką i Wojsko Polskie, tak jak w innych dziedzinach naszego życia, tak również i w sporcie od nowa zaczęliśmy budować i organizować ruch sportowy wśród najszerszych mas naszego społeczeństwa na nowych i zdrowych podstawach. Tu dopiero organizatorzy sportu samochodowego napotkali na poważne trudności, brak sprzętu oraz odpowiedniej kadry działaczy itp., nie zraził garstki entuzjastów sportu samochodowego, którzy dzięki wydatnej pomocy ze strony państwa, jak również inicjatywy własnej, powoli, lecz systematycznie przygotowywali nowych działaczy i zawodników samochodowych.

O trudnościach w rozwoju sportu samochodowego w pierwszych latach powojennych w Polsce Ludowej zadecydował w poważnym stopniu charakter tej dziedziny sportu w Polsce przedwrześniowej, który był sportem dostępnym wyłącznie dla klas wyzyskiwaczy, fabrykantów, kupców, właścicieli ziemskich, bankierów itp., ludzie ci przeważnie byli przed wojną w posiadaniu własnych samochodów i oni to w zasadzie brali udział w imprezach samochodowych, które ograniczały się przeważnie do zjazdów plakietowych i gwiaździstych, a nie zawodów sportowych. Sprzęt, na którym startowali ci pseudo sportowcy, nie był własnością społeczną np. klubu, przedsiębiorstwa, lub fabryki, o tym w Polsce przedwrześniowej nawet się nie śniło. Tak oto wyglądał sport samochodowy w Polsce sanacyjnej. Dlatego też na żadnym sporcie nie zaciążyło tak silne piętno klasowe, jak na sporcie samochodowym. Trzeba było wielkich przemian społecznych, trzeba było wielkiego planu 6-letniego aby mógł powstać własny przemysł samochodowy z Żeraniem, Starachowicami i Lublinem na czele. Dzięki stałemu rozwojowi naszego przemysłu motoryzacyjnego, mamy dziś własny polski sport samochodowy bez przedstawicieli bankierów, fabrykantów itp., za kierownicami nowych Warszaw zasiedli ludzie pracy, zawodowi kierowcy, technicy, inżynierowie, którzy walcząc na trasach raidów o podniesienie swego kunsztu jeździeckiego, zdobywają również nowe doświadczenia dla naszego młodego przemysłu motoryzacyjnego.

Raid 10-lecia był egzaminem dojrzałości naszego sportu samochodowego. Nie ma w tym żadnej przesady, 2.000 km trasa jazdy okrężnej, przebiegająca przez całą Polskę oraz liczne próby szybkości, hamowania, sprawności technicznej itp., wymagały poważnego wysiłku sportowego i organizacyjnego, który, przyznać trzeba, zdany został na „piątkę".

Trasa okrężna Raidu, w którym wzięło udział 57 zawodników, dobrana była ciekawie i właściwie pod względem sportowym. Różnorodne warunki drogowe, asfaltowe magistrale, boczne szosy, odcinki płaskie i górzyste wymagały od kierowców rozwinięcia wszechstronnych umiejętności. Jeżeli dodać do tego dość dużą wymaganą przeciętną szybkość, która w połączeniu z nieustającym niemal deszczem, sprawiła, że trudności były istotnie wysokie i wymagały nie tylko wiele od kierowcy, ale również i od samochodu.

Trasa raidu podzielona była na cztery etapy. Etap pierwszy przebiegał nizinnymi i górskimi szosami pomiędzy Warszawą a Zakopanem 429 km. Etap drugi prowadził z Zakopanego przez Górny i Dolny Śląsk do Wrocławia, obejmując



Delegacja kierownictwa, raidu oraz zawodnicy składają kwiaty u stóp pomnika wdzięczności Armii Radzieckiej w Zakopanem

438 km dobrych dróg, o dużym nasileniu ruchu kołowego. Na trzecim etapie zawodnicy, aby osiągnąć metę w Gdyni, mieli do przejechania 499 km. Za najtrudniejszy, i takim był w istocie, należy uważać czwarty etap raidu Gdynia — Lublin. O trudności tego etapu zadecydowała nie tylko jego największa długość, wynosząca 634 km, ale również wybitnie trudne warunki drogowe na wielu odcinkach oraz wyczerpująca jazda nocna.

Podział trasy na etapy dokonany był właściwie. Z jednej bowiem strony pozwalał zapoznać się ze sportem samochodowym ludności wielkich ośrodków przemysłowych, jak Górny i Dolny Śląsk oraz miejskich, jak Wrocław, Gdynia i inne. Z drugiej natomiast strony przez długość poszczególnych etapów stawał się próbą umiejętności kierowców oraz przygotowania przez nich samochodów do przebywania w krótkim czasie dużych odległości.

Szybkość raidu i długie odcinki dziennych tras wymagały dużej sprężystości ze strony organizatorów. Trzeba przyznać, że w większości wypadków sprostali oni temu poważnemu zadaniu. Przejazdy przez miasta były obstawione należycie, praca Punktów Kontroli Przejazdu i Kontroli Czasu sprawna. Na szczególne podkreślenie zasługuje tu wzorowe zorganizowanie PKC i przejazdu przez miasto w Pile, co jest zasługą miejscowych sportowców z Oficerskiej Szkoły Samochodowej.

Nie mniej starania wykazali organizatorzy o zabezpieczenie zawodnikom wygodnego odpoczynku po pełnym naprężenia i wysiłku dnia spędzonym za kierownicą. Kwatery i wyżywienie na poszczególnych etapach stały na dobrym poziomie, a miłe koleżeńskie stosunki zawodników poszczególnych zespołów, pozwalały na pełen odpoczynek i zdobycie cennych doświadczeń z ust kolegów.

W dniu 19 lipca na starcie na Placu Zwycięstwa w Warszawie stanęło 57 zawodników, stanowiących czołówkę polskich jeźdźców. Obok wytrwałych mistrzów kierownicy, jak Tarczyński, Postawka, Jagielski, Podgórski, Skoczkowski, Sanecznik, Timoszek i inni znaleźli się zawodowi kierowcy z zespołu fabrycznego Stal — FSO: Repeta, Karczewski, Wachowski i Czebeko, kierowcy z przemysłu węglowego ze Stalinogrodu i zespoły CWKS, wśród których znajdowali się doskonali i doświadczeni jeźdźcy, jak oficer Słowiecki, Wójcicki, Bieder, Wojtuń i inni.

Zgodnie z regulaminem zawodnicy podzieleni byli na zespoły, które w trakcie raidu walczyły o pierwsze miejsce zespołowe. Ponadto każdy zawodnik punktowany był indywidualnie. Tego rodzaju system zapewniał poważny wysiłek poszczególnych zawodników, a z drugiej strony uczył jazdy zespołowej. Ogółem w raidzie wzięło udział 9 zespołów, z których 7 liczyło po czterech zawodników, a 2 po trzech. Przy czym w każdym zespole do punktacji ogólnej wliczanych było jedynie trzech zawodników, posiadających najlepsze wyniki. W każdym samochodzie oprócz kierowcy musiał ponadto znajdować się przynajmniej jeden członek załogi.

Na szczególne podkreślenie zasługuje oparcie raidu na samochodach produkcji polskiej i typowych. W raidzie przeważały Warszawy i Skody, co pozwoliło zdobyć wiele nowych doświadczeń eksploatacyjnych dla tego typu samochodów. Miłą niespodzianką był udział dwóch Sam-ów prowadzonych przez Dąbrowskiego i Weinerta, które doskonale wytrzymały trudny egzamin Raidu.

W zależności od rodzaju samochodu i pojemności silnika, startujące w Raidzie wozy podzielone były na kategorię turystyczną i sportową oraz na poszczególne klasy.

Klasa I T (turystyka) — do 750 cm sześć. poj. skok. siln. włącz.

Klasa II T pow. 750 do 1.600 cm sześć. poj.

Klasa III T pow. 1.600 do 2.000 cm sześć. poj. skok. siln. włącz.

Klasa IV T pow. 2.000 do 2.600 cm sześć. poj. skok. siln. włącz.

Klasa V T pow. 2.600 cm sześć.

Kategoria S (sportowa):

Klasa I S do 750 sześć. poj. skok.

Klasa II S pow. 750 sześć. poj. skok.

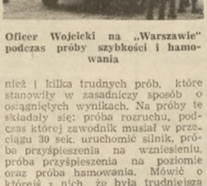
Szybkości średnie dla poszczególnych klas były ustalone, biorąc pod uwagę długość etapów i trudne waruunki drogowe, wysoko.



Kierownictwo Szefostwa Służby Samochodowej z wielkim zainteresowaniem śledzi przebieg próby zrywu i hamowania w W-wie. Na zdjęciu: oficerowie Nowicki i Barycki

PRÓBY, PRÓBY, PRÓBY...

Podczas Raidu zawodnicy mieli jednak do pokonania nie tylko kilkusetkilometrowe etapy, lecz również i kilka trudnych prób, które stanowiły w zasadniczy sposób o osiągniętych wynikach. Na próby te składały się: próba rozruchu, podczas której zawodnik musiał w przeciągu 30 sek. uruchomić silnik, próba przyśpieszenia na wzniesieniu, próba przyśpieszenia na poziomie oraz próba hamowania. Mówić o którejś z nich, że była trudniejszą byłoby ciężko. Zależy bowiem, co komu akurat najbardziej odpowiadało. Rzecz jasna, że najbardziej emocjonującą była próba szybkości górskiej (w Ojcowie), na której wyróżnili się w kl. S. II Haas na „Fiacie", w kl. S-II Postawka na „BMW", w kl. T-IV Sebeko na „Warszawie" oraz oficer Wójcicki na „Pobiedzie", w kl. T-II Skoczkowski na „Tatraplan", w kl. T-II-a Jagielski na Opel - Olimpia, w kl. T-II oficer Wojtuń na Skodzie i w kl. S-II Rusiniak z WZM na BMW



Oficer Wojcicki na „Warszawie" podczas próby szybkości i hamowania

Ogólnie próby szybkości płaskiej, zrywu i hamowania wykazały dobre przygotowanie sprzętu i wysoką umiejętność prowadzenia przez zawodników pojazdów. Wyróżnili się w nich Tarczyński na BMW, oficer Bieder na Citroenie, Zasada na BMW, oficer Słowiecki na Hansie i oficer Raczek na Oplu.

Z POMOCĄ PRZEMYSŁOWI I KOLEGOM KIEROWCOM

Myliłby się grubo ktoś, sądząc, że Raid Dziesięciolecia miał na celu jedynie sukcesy sportowe. Obok celów sportowych nie mniejsze uwypuklenie w regulaminie i na trasie zyskały cele doświadczalne. Jakże radosnym było dla wszystkich, że na mecie czołowe miejsce zajął fabryczny zespół Warszawa FSO — Stal — Żerań. „Warszawy" wyprodukowane rękoma polskich robotników na wspaniałej radzieckiej dokumentacji i maszynach zdały egzamin na celująco, a bacznie obserwujący ich pracę zawodnicy przekażą swe wnioski i doświadczenia inżynierom. Wiele nauczyli się również na Raidzie kierowcy zespołów Stalinogrodzkiego, Gdańskiego i inne. Cenne doświadczenia eksploatacyjne przenoszą oni teraz do codziennej pracy, dzieląc się z kolegami z zakładów pracy przedsiębiorstw transportowych.



St. Rusiniak z WZM na samochodzie marki BMW w czasie raidu wykazał wielką ambicję sportową i mimo poważnych defektów silnika zajął ostatecznie I miejsce w swojej kat.

BRAWO WZM-oty

Sprawozdanie z Raidu 10-lecia nie byłoby pełne gdyby nie omówić w nim udziału wojska. Zawodnicy wojskowi wzięli udział w raidzie głównie w celu wypróbowania wyremontowanych w WZM-tach samochodów marki Warszawa i Skoda. Jadąc na samochodach po głównym remoncie bez żadnego dodatkowego przygotowania, postawili oni sobie za zadanie na długiej i bardzo trudnej trasie sprawdzenie wykonywanych w wojsku napraw.

Trzeba przyznać, że egzamin wypadł pomyślnie. Żaden z wozów zawodników CWKS nie doznał w drodze poważniejszego defektu, czy uszkodzenia i wszystkie samochody Raid ukończyły. Ten, świadczący o wysokiej wartości remontów sukces ma duże znaczenie dla wszystkich żołnierzy-kierowców WP. Będą oni wiedzieli, że samochody wojskowe przy umiejętnym prowadzeniu i obsłudze technicznej tak, jak w najtrudniejszych warunkach Raidu, nigdy ich nie zawiodą. Ten sukces ekipy CWKS zawdzięczać trzeba również mistrzowskiemu prowadzeniu zawodnika Wójcickiego, Wojtunia i innych.

DO NASTĘPNEGO RAIDU

Raid 10-lecia dowiódł słuszności i celowości przeprowadzenia raidów samochodowych pozwalających przemysłowi uzyskać nowe doświadczenia, wypróbować jakość remontów i podnieść kwalifikację czołowych kierowców. Równocześnie Raid wykazał, że dysponujemy już dostateczną ilością przygotowanych do organizacji tego rodzaju imprez działaczy oraz, że ludzie pracy, którzy entuzjastycznie witali uczestników Raidu w miastach i wsiach, gorąco interesują się nowym, ludowym sportem samochodowym.

Wniosek z sukcesu Raidu 10-lecia wypływa jeden — do następnego raidu samochodowego.

Kpt. KUBIAK



Ten długi rząd samochodów to „Warszawy" — dzieło rąk robotników i inżynierów FSO — na starcie do dalszego etapu

„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa, Królewska 1, tel. 820-30 wew. 48 23
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77, Konto PKO I-91000. Zdjęcia w numerze: WAF. Zakł. Graf. Wyd. MON, W-wa. Zam. 1749 CW-18425